

NEPTUNUS

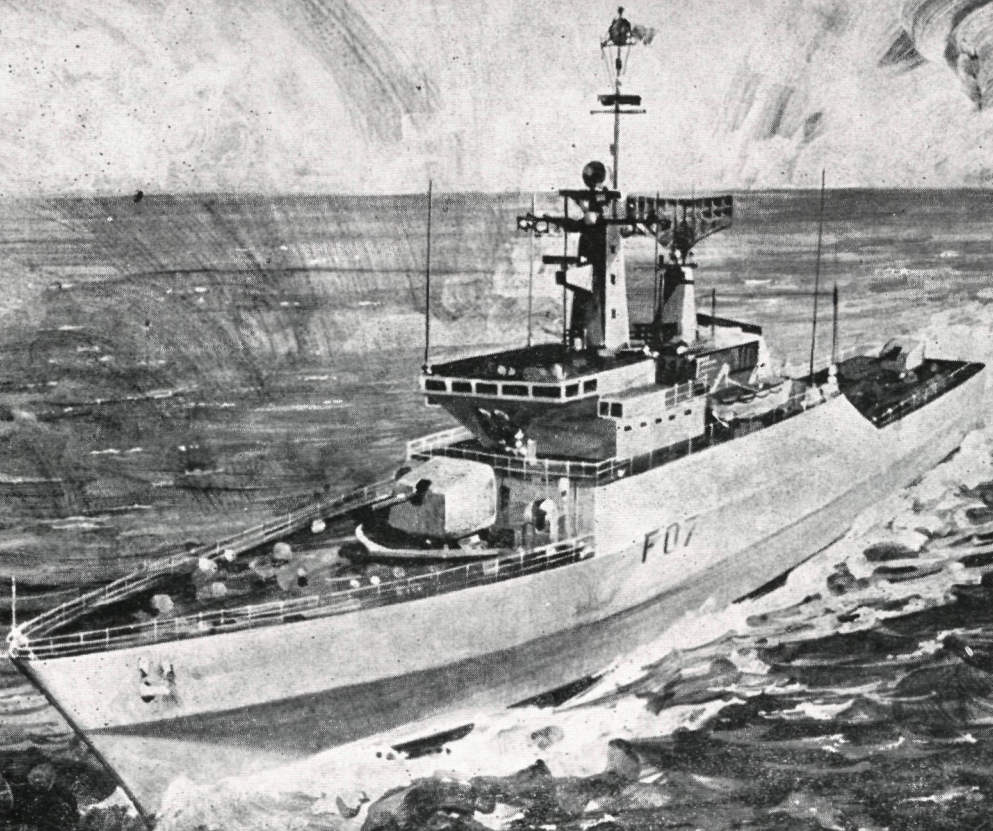
info marine

25° jaargang nr. 168

25° année no 168

2





21 REDIFON TYPE C.8012 DIGITAL MARINE RADAR AND NAVIGATION TRAINERS SOLD

REDIFON



REDIFON ELECTRONIC
SYSTEMS LTD.

17-27 Kelvin Way
Crawley, Sussex RH10 2LY



The Queen's Award
to Industry to
Redifon Limited

AMERACE S.A.
Chaussée de la Hulpe 181
B-1170 Brussels
Tel. (02) 673.80.53
Telex 25.657



INTAIR
DIVISION

Customers include :

The Royal Navy and I.M.C.O. (Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation) and orders have been received from these countries :

Australia - Canada - Faroe Islands - Germany - Iceland - Italy - Libya - Netherlands - Norway
The C.8012 trainer is used for the training and examination of students in marine radar operations, blind pilotage and radar navigation.

STANDARD EQUIPMENT INCLUDES

One « own ship » to four « own ships » and six target craft with quad - scale coastline generation.

OPTIONAL FACILITIES INCLUDE...

Instructor's Switchable Radar Display. - Exercise Recorder and Exercise Playback. - Fog Signals System. - V.H.F. R/T and Intercommunications. - Decca Navigator Simulation. - Echo Sounder. - M.F.D.F. - Omega. - Peripheral computer equipment for "off line" activities.

Redifon are also manufacturers of A.S.T.T. (Action Speed Tactical Trainers - 20 systems delivered). Fleetwork Trainers, Tactical, Gunnery and Air Traffic Control/Fighter Control Simulators.

NEPTUNUS

info marine

november 1977

25e jaargang nr 2

novembre 1977

25e année no 2

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

sommaire neptunus

inhoud neptunus

de oost-indiëvaarders : een ander aspekt door j. coopman	2
lancement du «multi-purpose car-ferry» prins albert	7
zeeverij blijft stagneren door h. rogie	10
les rescapés du «gandia» par j.m. de decker de brandeken	13
woorden uit de zeemanskist. «bestek» door oppermeester j.-b. dreesen	18
les «noyades» par le lieutenant de vaisseau 1ère cl. J.-I. barbieux	20
maritiem panorama - panorama maritime par h. rogie	23
postzegelnieuws de geschiedenis der scheepvaart op postzegels door eerste meester a.a. jacobus	26
la marine impériale allemande sur la côte belge 1914-1918 (IX) par l'amiral de division (ret) l.f.r.e. petitjean	29

inhoud info - marine

sommaire info - marine

info-marine	33
info-reserve	41
't winkeltje - la boutique	42

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, la boutique
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité
C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30
de Neptunus/Oostende
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30 van
Neptunus/Oostende
200 F gewoon - normal
300 F steun - soutien
500 F ere - d'honneur

Raad van beheer
Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs : C. Béatse,
D. Geluyckens, R. Dhont, F. Dumont,
A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van
Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Ver-
boven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Drye-
pondt, A. Schram, H. Rogie.

De Oost-Indiëvaarders : een ander aspekt

Door J. Coopman

De Oost-Indiëvaart vanuit de Zuidelijke Nederlanden, met name Oostende, werd reeds enige jaren vóór de oprichting van de Oostendse Compagnie, op privéinitiatief met sukses ondernomen. (1) De werken die totnogtoe over laatstgenoemde handel-onderneming verschenen, bespreken hoofdzakelijk de oprichting van de Compagnie, en de statistische verwerkte opbrengsten. Daar de bemanningen dikwijls zeer heterogeen samengesteld waren, met Engelsen onder de gezagvoerders, kan de vraag gesteld worden welke toestand er aan boord heerste in de persoonlijke relaties onder deze zeelieden van soms zeer uiteenlopende achtergrond en herkomst.

Opzoekingen in notariële archieven brachten een akte aan het licht daterende van 28, 29 juni en 1 juli 1720(2) die een zeer menselijke visie geeft op de toestanden die in die tijden konden ontstaan. In hoever dit verhaal een alleenstaand geval weer-geeft blijft voorlopig een open vraag.

Op voormelde data laat Joannes De Vos een klacht akteren door notaris J.P. Rycx te Oostende. Hij was schipper en onderstuurman geweest op het schip «Het Huys van Oostenryck» gecommandeerd door kapitein James Nash, dat op 27 juni de haven van Oostende binnenliep na een reis naar Oost-Indië. De Vos verklaart dat het schip op 6 februari 1719 van Oostende vertrokken is met een gemengde Vlaams-Engelse bemanning. Toen zij open zee bereikten begonnen de moeilijkheden : er werd hem door kapitein Nash de toegang ontzegd «tot de cahuyte, den tafel van de selve, ende de galderye tot het maeken van syn gevoegh» waardoor hij gedwongen was zijn maaltijden te gebruiken met sieur Pieter Joannes De Reuse, supercargo(3), sieur Urbanus Rosseau, Norbertus Van Lanckeveldt, beide schrijvers, en Joannes Den Beer, «oplooper».

Hun eten «inde back (scheepswyse genaemt)» werd dagelijks «gereguleert conforme aen die van de matroesen»(4)

Toen zij op 9 februari tegen de avond de Engelse kust bereikten ontstond er een discussie tussen de kapitein en zijn opperstuurman tegen De Vos waarbij zij beiden beweerden dat het de Franse en niet de Engelse kust was die zij naderden. De Vos hield echter voet bij stuk. De opperstuurman

begon het peillood uit te gooien en vaststellend dat zij in ondiep water terechtgekomen waren vroeg hij aan De Vos waar zij zich bevonden. Deze herhaalde dat zij onder de Engelse kust liepen «omtrent de plate van Wayenbrugge» even beoosten het eiland Wight en dat zij zuid-west in moesten varen. Naar zijn mening hadden zij zeker het schip verloren hadden zij zijn voorgestelde koers niet gevolgd, zo hij later verklaarde. 's Anderendaags moest kapitein Nash bekennen dat hij zich vergist had !

Op 14 februari draaide de wind tegen waardoor zij verplicht werden voor Torbay voor anker te komen waar zij tot de 23e bleven liggen. Gedurende die tijd moest De Vos met het baksvolk zijn maaltijden gebruiken op een «kieckencoye» en werd hem het «ammelaken» die de «dispensier» Edward Mason hen ter hand gesteld had door de opperstuurman ontnomen, zeggende aan De Vos en zijn baksvolk dat zij «naer d'helle mochten gaen en verdomt zijn».

Op 2 maart kwamen zij met stormweer vóór Kaap Finisterre. Het galjoen(5) van hun schip werd hierbij beschadigd zodat zij verplicht waren naar «Valmuyen»(6) te varen om herstellingswerken te laten uitvoeren. Onderweg kregen zij bij het eerste klaar weder een klip in 't zicht. Kapitein Nash en zijn opperstuurman, volledig de kluts kwijt menende dat zij in «De Sorrels» terechtgekomen waren, vroegen aan De Vos waar zij zich juist bevonden, waarop hij antwoordde dat zij «den Wolf(8)» in zicht hadden en niet moesten verlegen zijn. Ze bereikten Falmouth op 7 maart en zijn na de nodige herstellingswerken de 28e opnieuw afgeva-ren.

De reis moet verder zonder noemenswaardig incident verlopen zijn want de eerstvolgende vermelding dateert van 11 juli toen zij het eiland Bali voorbijvoeren. Zij hielden hun koers en liepen langs het eiland Java om tenslotte de Sundastraat te bereiken. Daar werd Pieter Joannes De Reuse uitgescholden omdat hij een van de zeekaarten aan het bestuderen was.

Op 16 augustus «naer (na) onderstaen te hebben meenighvuldige injuriën ende vervloeyckynge so van den capiteyn Nash, opperstierman, als de Engesche matroesen» kwamen zij op de rede van

ompatende de Noet my gesleppo by x notaris
 pub. t Oostende tshelende He d'p'ten van
 d'w. g'adm'it'et by voegte ind' m'g'ind' s'ch'nd
 van sijn' mayt' p'ovincialen raad g'ed'antet
 in v'landelen ind' jnd' p'el'nd' van g'hijg'te
 nakey'nd'nept in p'el'nd' Joann' d' d' vos
 s'g'ep'te ind' d' onth' s'ch'nd' van d' f'et'at
 = s'g'ep'te g'inat'et g't g'ij' van Oost'nd' t'ke
 g't onth'nd'et door d' Kap'teyn Jam' d'
 t'Kader op d' d' 27 d' d' d' d' d' d' d' d' d' d'
 j'ny g'at'v'it'et He eav'nd' d' d' d' d' d'
 van Oost'nd' d' d' d' d' d' d' d' d' d' d'

Aanhef van de Notariële akte gepasseerd voor Notaris Ryckx te Oostende in 1720.

Canton in China. Sedert de afvaart uit Falmouth had de opperstuurman hem, De Vos, verboden zijn functie uit te oefenen «hem dagelycx injurierende, uytorscheldende en hem bij nachte jaegende vanden wacht». Hij kreeg niets anders te eten dan het matrozenrantsoen behalve soms, doch zeer zelden «een brocxken varsch vleesch». Na 8 dagen te Wampo gelegen te hebben kreeg hij van kapitein Nash bevel naar Canton op te varen met zijn baksvolk in een speciaal daarvoor gehuurde sloep. Daar verbleven zij gedurende drie maanden werkloos aan wal. Toen De Vos aan de kapitein vroeg om zijn slaapplek in het schip te mogen vullen met zijn gekochte koopwaar (in overeenstemming met een vroegere belofte)(9) mocht hij slechts 15 pond thee inladen en kreeg de raad met de rest van zijn geld zijde stoffen te kopen, doch niet meer dan hij kon opbergen in zijn zeemanskist die hij dan nog verplicht was in zijn kooi op te bergen of op zijn bed te zetten naast het eten voor hemzelf en zijn baksvolk, waarvan hij zich op last van de kapitein had moeten voorzien. Onder het aanboord brengen van deze provisie dreigde de kapitein alles te zullen overboord gooien «vervloekkende ende vermaledydende continuelyc generaelyc de Vlaemsche natie». Dit alles naast het feit dat de koopman Thomas Hall zich allerlei oneerbiedigheden veroorloofde tijdens het celebreren van de mis en andere kerkelijke diensten, en dat de opperstuurman verschillende keren de pater Augustijn Nicolaus beledigde «over het doen vanden frequenten goddelycken dienst».

Ondertussen was het schip volgeladen en verlieten zij op 29 november 1719 Wampo om op 2 mijlen

van de stad in de rivier voor anker te gaan. Daar verzamelde op 2 december de opperstuurman al het scheepsvolk aan dek waarbij tussen de Vlaamse en Engelse matrozen een scherpe woordenwisseling ontstond. Van achteraan het schip werd er geroepen dat de Vlamingen tegen de Engelsen vochten. De Vlaamse matrozen Anthone Giljotton, Jacques Kryns en Bertholomeus De Backer werden door de kapitein, de opperstuurman en al de Engelse matrozen gegrepen «met het uytterste geweld ende furie». Zonder de minste kans om uitlieg te geven werden zij met de armen wijdopen in het want gebonden, de klederen van het lijf gesneden en door kapitein Nash gegeseld met een paardeweezeep dat het bloed langs hun lichaam en benen liep. Vervolgens werden zij onder begeleiding van de derde stuurman naakt en met de voeten in ijzers geklonken, met de sloep te Wampo aan wal gebracht en blootgesteld aan de «heydensche insulten». Na dit toemaatje werden ze terug aan boord gebracht.

Het anker werd gelicht, ze voeren de rivier af en kwamen op kerstdag aan tussen het eiland Java en het «nieuw eiland». Daar bleven ze enige dagen liggen om vers water in te slaan. Sedert het vertrek uit Canton had De Vos met zijn baksvolk niets gedronken dan bedorven water «sonder de minste stercke dranck».

Op 31 december verlieten zij Java tegelijkertijd met de «St-Joseph» en de «Brusselsche Galley» respectievelijk gecommandeerd door kapiteins Thomas Becu en Nicolais De Rudder. Beide schepen

waren eveneens op terugreis van Oost-Indië naar Oostende.

Op 20 februari 1720 kwamen ze met tegenwind in zicht van Kaap DeGoede Hoop met op drie mijlen aan lijzijde «de Brusselsche Galley». 's Middags riep de uitkijk dat hij een zeil zag aan lijzijde vooruit varende bij de wind tegen hun schip aan.

Zij naderden «de Brusselsche Galley» om te spreken met Jackson eerste koopman en direkteur aan boord. Intussen was het onbekende vaartuig, varende onder Engelse vlag, hen voorbijgevaaren, wendde de steven en begon hen te naderen. Al schietende met kanonne en «musquetterie» werd hen toegeroepen hun rode Engelse vlag te strijken.

Vier man waaronder de opperstuurman waren gesneuveld en twee werden gekwetst. Zelf hadden zij slechts 5 of 6 geweschoten gelost aangezien hun kanonnen, wegens de grote diepgang veroorzaakt door hun zware lading onbruikbaar bleken.

Zonder verder weerstand te bieden hebben zij dan maar hun vlag gestreken. De onbekende was een zeerover met 38 kanonnen en 4 vierpolder bassen.

Op bevel van de zeerover roeiden kapitein Nash en enigen van zijn bemanning naar hem toe. Een deel van de bemanning van de zeerover stak over naar het gepraaide schip waarna nog een gedeelte van de in bedwang gehouden bemanning overgebracht werd naar de piraat. 's Anderendaags werden de vier lijken door de overweldigers in zee begraven.

Tijdens de nacht van 22 februari kwam een Hollands fregat vóór «Het Huys van Oostenryck». De Vos werd met zijn overblijvende bemanning gedwongen zich tegen de Hollander in verdediging te stellen en samen met de zeerover jaagden ze hem tot tegen de dageraad na, toen zij in lij vooruit een ander vaartuig in zicht kregen waarop zij beiden dadelijk de achtervolging inzetten. De onbekende werd eerst ingehaald door de piraat gevolgd door «het H. van O». De nieuwe prooi was het fregat «De Prins Eugenius» gecommandeerd door kapitein Joannes De Clerck, die eveneens op terugreis was vanuit Oost-Indië naar Oostende(10). De zeerover viel hen aan met kanon- en geweervuur waarop de keizerlijke vlag gestreken werd. De bemanning werd door de aanvaller overgebracht op «het H. van O». De piraten begonnen toen aan boord van «het H. van O.» koffers, kisten en kasten open te breken. Pieter Joannes De Reuse werd erbijgehaald en ervan beticht dat hij geweren verborgen had om wraak te kunnen nemen voor de verovering, zijn Engelse matrozen zouden de rovers hierover hebben ingelicht. Zij bevalen hem de bergplaats aan te wijzen onder bedreiging zijn nek te zullen breken, hij ontkende echter de beschuldiging en werd losgelaten. 's Anderendaags werd De Reuse weer uit het ruim gehaald en kreeg dezelfde beschuldiging te horen met daarbij de aantijging, weer op zeggen van zijn Engelse matrozen die naar de piraten overgelopen waren, dat hij ook goud verborgen hield. Alhoewel hij zijn onschuld staande hield werd hij door de zeerovers gegrepen, de kieren van het lijf gescheurd en met opengespreide

armen in het groot want gehangen. Zij sloegen hem met stokken op het lichaam en het hoofd tot hij zwoer dat hij van geen goud of geweren wist, richtten een opgespannen pistool op zijn borst en dreigden een strop om zijn nek te hangen en hem te doorschieten. Al deze «tyrannie» De Reuse en Urbanus Rosseau aangedaan schreef De Vos toe aan de minachting waarvan de Engelse officieren en matrozen tegen hem en de rest van de Vlaamse bemanning dagelijks blijk gaven met hun vervloeking en verwensingen. Toen de mishandelingen ophielden haalden de zeerovers uit de kist van De Vos 16 stukken damast, een stuk gele tafta, 12 pond groene thee, 2 paar zijden kousen, het grootste deel van zijn kleren en ondergoed, een partij porcelein en een deel stuurmansgereedschap. Deze met nog andere kisten werden met de sloep naar de piraat overgebracht en door de Engelse matrozen van «het H. van O.» onder de zeerovers verdeeld.

Verder werd nog het grootste deel van de mondvoorraad, al het kruit, lood, grove kogels, 4 «rampaerden», een aantal geweren, touwwerk en andere scheepsgoederen uitgehaald, hierbij is de grote sloep die langs zij lag volgeladen met proviand, gezonken. Zijn eigen Engelse matrozen wilden De Vos verplichten met het schip en het keizerlijk patent van kapitein Joannes De Clerck «ten rove» varen, hetgeen hij weigerde te doen.

Op 28 februari werden de kapiteins Nash en De Clerck met dat gedeelte van de bemanning dat niet vrijwillig dienstgenomen had op de zeerover, terug op «het H. van O.» gebracht. Hun ondermeester cherurgijn werd samen met de opper- en ondermeesters chirurgijn van De Clerck met geweld overgezet op de zeerover. Nash mocht nu vertrekken en zette koers naar het eiland St.-Helena om nieuwe voorraad in te slaan waar zij op 15 maart 's morgens arriveerden. Thomas Hall, de koopman, werd met de sloep aan wal gezonden en keerde spoedig terug met het nieuws dat hij en het bootsvolk slecht onthaald geweest waren onder beledigingen en op beschuldiging dat zij erger dan zeerovers waren ! Zij hadden van de autoriteiten bevel gekregen onmiddellijk te vertrekken of buiten beschutsbereik te gaan liggen zoniet zou hun schip onder vuur genomen worden. Zo zijn ze onverrichterzake vertrokken naar Bahia de Todos los Santos in Brazilië waar zij op de kust gekomen achtervolgd werden door een eskader van 4 Portugese schepen.

Het vlaggeschip slaagde erin hen de pas af te snijden en gaf het bevel de sloep over te zenden. Nash keerde terug aan boord met enig vers proviand en zette zijn koers verder naar Bahia. Daar geraakten zij slechts met veel moeite aan vers voedsel en zijn op 25 april afgevaaren met bestemming Oostende waar zij uiteindelijk op 27 juni binnengelopen zijn.

De Vos verklaarde verder nog dat gedurende heel de reis de koersboeken voor hem verborgen gehouden werden. Terwijl hij met De Reuse in Canton vertoefde kwamen twee leden van het scheepsvolk hun beklag maken over het feit dat zij slechts ééns in de 24 uur voedsel kregen in overeenstemming met het bericht dat Nash aan de grote mast had laten uithangen. Alle tegenstand zou bestraft worden. Om deze en mede door het feit dat ze dagelijks

günne: Hiedien jst. wat ste op den besp.
gheopen geworden dat de vlambr.
mateoosden waren vte. hnd. jg. ind.
di. jngelbre. wat op deyt vlambr.
mateoosden ginaemt anteon. gyljotten
Jareim breys, indi. btegecomus de.
bar. hnd. door den noverndind.
Capitijn Nabre. Door den oppelsteman
indi. alli. de. jngelbre. mateoosden
mit et vuythelt. giv. let indi. fien
vabl. giv. omte. hnd. geworden, indi.
fodde. hnd. omte. jngel. de. minst.
j. formatie van et novergivalde
obspijt. hnd. de. no. el. yd. dy. mateoosden
mit. gunne. acim. vuyt. op. giv. omte.
g. worden. j. et. v. and. v. and. besp.
w. and. di. gunne. Hiedien. g. worden
van et. lre. and. indi. den. capitijn
Nabre. jst. een. v. and. fod. and. jg.
op et. sil. mit. in. p. de. hnd. dat et
bloet. was. loop. indi. langst. een.
lre. and. indi. v. and. v. and. v. and. by.
mit. v. and. v. and. v. and. Nabre.
ond. et. g. and. v. and. v. and.
steman mit de. Galois. v. and.

door de Engelse officieren geslagen werden, durfden de twee niet meer aan boord gaan en vroegen de kapitein om afgedankt te worden. Dit werd hen toegestaan en zij kregen elk een kroonstuk na een ontvangstbewijs te hebben ondertekend voor al het maandgeld dat zij nog te goed hadden. Naderhand werden zij uit geldnood gedwongen als soldaten dienst te nemen aan boord van een Engelse Oost-Indiëvaarder die te Canton gemeerd lag.

Nash heeft dan nog te Canton zes van zijn kanonnen verkocht : 2 zesponders en 4 drieponders.

Tot zover het verhaal van De Vos. Als medekom-

parant ondertekende De Reuse en als getuigen Joannes Verharen en Louis Bernaert De Reuse.

Eind februari 1721 is «het Huys van Oostenryck, opnieuw afgevaaren naar het Oosten, nu echter onder kapitein Thomas HALL...(11)

Op deze verre reizen waren de gevaren van buitenaf al ernstig genoeg laat staan dat de bemanning dan nog aan de willekeur van onwaardige gezaghebbers overgeleverd werd. Zó bezien moet de welvaart die de handel op Oost-Indië meebracht soms duur betaald geweest zijn in termen van mensenleed.



ILLUSTRATIE pagina...

Passage uit de klacht, waarin Devos vertelt hoe de matrozen Anthone Giljotton, Jacques Krys en Bartholomeus De Backer werden mishandeld.

NOTEN

(1) - Jan Rotsaert : «De Reis van het Keyserlyck Compagnieschip genaempt De Keyserinne» Uitgave van de heemkundige kring Maurits Van Coppenolle, St Andries 1963.

- E.A. Van Haverbeke : Boordjournaal van A. De Maere kapelaan aan boord van het fregat Marquis De Prié in «Album Joseph Delbare», Rumbeke 1968.

- V. Foutry : Merkwaardige bladzijden uit de geschiedenis van Oostende» De Sikkell, Antwerpen.

(2) Rijksarchief Brugge, Notariaat Van Caillie (Ostende) depot 1941 Boek 12 akte 84.

(3) Ingescheept koopman belast met het handelsaspect van de reis.

(4) T. Tryckare : «Spiegel der Scheepvaart» (Amsterdam 1964), B. Landström «Het Schip» (Den Haag 1961) en J.B. Dreesen : «Woorden uit de Zeemanskist» in «Neptunus» Tweemaandelijks Maritiem Tijdschrift, maart 1976, 23e jg Nr 4. De Bak is het overdekte deel aan de voorsteven waar de matrozen leefden. De officieren hadden hun verblijven in de achtersteven waar rond een gallerij liep dat o.m. als WC dienst deed. De Vos werd dus geweerd uit de officiersverblijven en naar die van de matrozen verwezen.

(5) boegbalk

(6) Falmouth

(7) Sorel Point op de noordkust van Jersey ?

(8) Wolf Rock tussen land's End en de Scilly eilanden.

(9) In de aanwervingskontrakten die wij totnogtoe terugvonden wordt er steeds melding gemaakt van de hoeveelheid waren die de kontraktant voor eigen rekening en voordeel zal mogen inscheppen.

(10) J. Bowens : «Nauwkeurig Beschrijving der ouden en beroemde zeestad Oostende» Brugge 1792 (Anastatische herdruk Familia et Patria, Handzame 1968).

p. 30 : d 1Prins Eugenius» was op terugreis van Malabar en werd meegevoerd naar Madagascar.

(11) J. BOWENS : «Nauwkeurige Beschrijving...»

Lancement du " Multi-Purpose Car-Ferry ,, " Prins Albert ,,

Le mercredi 14 septembre 1977 à 17.40 h fut lancé au chantier naval Cockerill Yards à Hoboken, le car-ferry polyvalent «Prins Albert».

Il a plu à Son Altesse Royale le Prince Albert d'accepter d'être le parrain du nouveau navire qui est destiné aux lignes Ostende-Douvres/Folkestone de la Régie des Transports Maritimes et aura Ostende comme port d'attache.

La construction du navire sur la coulisse débuta le 25 octobre 1976.

La nouvelle unité le «PRINS ALBERT» qui vient compléter la flotte de l'Etat Belge, permettra à la Régie des Transports Maritimes qui exploite les lignes maritimes Ostende-Douvres/Folkestone, d'assurer toute l'année les services entre d'une part Ostende et, d'autre part, Douvres (Eastern et Western Docks) ainsi que Folkestone, avec au moins 5 navires polyvalents, à savoir, 4 navires belges et 1 navire britannique, ce qui signifie un minimum de 18 traversées par 24 heures.

Pendant l'été, ainsi que pour faire face au trafic de Noël, de Pâques et de la Pentecôte, ce nombre de traversées peut être augmenté jusqu'à 38 par 24 heures, dont 24 avec des navires polyvalents. Afin de faciliter les opérations d'embarquement et de débarquement et de procurer plus de confort aux passagers, de nombreux travaux d'investissement furent exécutés dans le port de l'Etat à Ostende. Ainsi les voyageurs classiques, c.a.d. les voyageurs qui n'accompagnent pas de véhicule et qui empruntent les navires polyvalents, sont maintenant complètement séparés du trafic de véhicules. Les automobilistes embarquent et débarquent eux-mêmes leur véhicule. Les passagers classiques se

rendent de la gare vers les navires polyvalents (et vice-versa) via une galerie couverte qui est située à un niveau supérieur et dans laquelle il est prévu un transporteur pour bagages. L'accès à ce niveau supérieur se fait via un tapis roulant. Pour les paquebots classiques une installation d'embarquement et de débarquement similaire est à l'étude.

Finalement une salle d'attente avec buffet pour automobilistes est actuellement en construction.

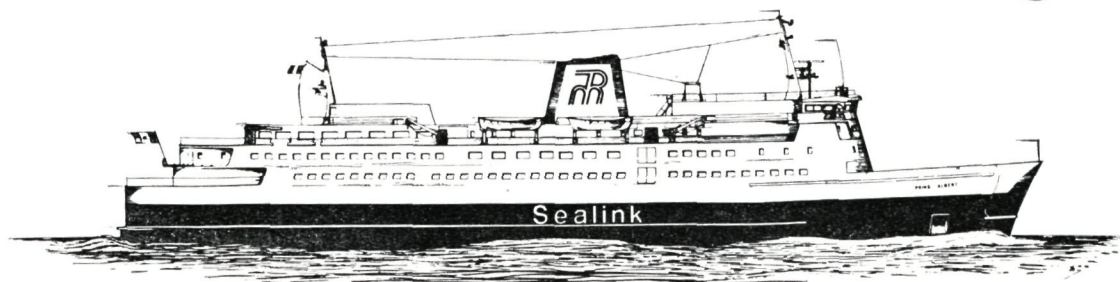
Pour vous donner une idée de la capacité de transport, on peut mentionner le fait qu'à la date du 30 juillet 1977, entre 0 et 24 h., 29.942 passagers, 3.053 voitures, 110 autocars et caravane, ainsi que 135 poids lourds, ont été transportés.

Sur le plan des formules de voyage, un tas de nouveautés ont également été introduites ces dernières années. Ainsi il existe des billets spéciaux de réduction pour automobilistes pour des voyages de courte durée, avec lesquels suivant la formule choisie et la période de l'année et moyennant certaines conditions, des réductions tarifaires peuvent être obtenues, allant de 50% sur le prix de transport du véhicule et occupants jusqu'au transport gratuit complet de la voiture. Pour les voyageurs classiques, il existe également de telles formules, comme par les billets «Shopping Trip» avec retour gratuit, si le séjour en Grand-Bretagne ne dure pas plus longtemps que 48 h., des billets week-end d'hiver» ou «retour de nuit», accordant également des réductions importantes.

Que les lignes maritimes Ostende-Douvres/Folkestone jouissent toujours de la confiance de la clientèle est prouvé les résultats de trafic ci-après :

	1975	1976	augmenta- tion en %	7 premiers mois de 76	7 premiers mois de 77	augmenta- tion en %
	nombre	nombre		nombre	nombre	
Passagers	2.555.899	2.643.052	3,40%	1.445.623	1.604.670	11%
Unités vé- hicules (x)	538.734	605.302	12,35%	330.112	390.347	18,24%

(x) une voiture automobile d'une longueur moyenne est considérée «unité».



Description générale

Classification et Règlements

Le «PRINS ALBERT» fut construit conformément aux prescriptions du Bureau Veritas, Classe 1 3/3 E + Grand Cabotage, Car-ferry et satisfait aux exigences posées dans SOLAS 1974, et les règlements de l'Inspection Maritime Belge de décembre 1975.

Dimensions principales

— Longueur hors tout	118,40 m
— Longueur entre perpendiculaires	110,75 m
— Largeur hors membres	20,00 m
— Largeur hors défenses	20,60 m
— Tirant d'eau maximum	4,50 m
— Creux jusqu'au pont D	6,40 m
— Creux jusqu'au pont B	11,60 m
— Port en lourd	± 1270 tonnes
— Vitesse	22 nœuds
— Passagers	1.400 personnes
— Capacité véhicules :	37 remorques de 12 m ou 250 voitures ou une autre combinaison remorques et voitures.
— Equipage	70 personnes

Emménagement garage

Le navire est du type roll-on/roll-off, muni d'une porte de proue et de poupe et laissant une ouverture libre de 7 m de large et de 4,70 m de haut.

Il n'y a qu'une chambre des machines, disposée asymétriquement par rapport à l'axe longitudinal du navire. Ceci autorise la disposition de cinq rangs de camions; alternativement sept rangs de voitures peuvent y être disposés. Le navire est équipé à bâbord et à tribord de plates-formes mobiles, appropriées pour respectivement 54 et 34 voitures.

La capacité totale du navire est de 250 voitures ou 37 remorques de 12 m.

Sur le pont D on dispose de raccords pour éventuellement pourvoir les camions en courant électrique, vapeur et air comprimé.

Aménagements pour passagers

Les aménagements pour passagers situés principalement sur les trois ponts supérieurs sont atteints depuis les ponts garages au moyen d'un escalier roulant et quatre escaliers ordinaires. Entre les ponts D et B se trouve un ascenseur à la disposition des passagers invalides.

A chaque sortie de garage sera installé un distributeur automatique de cartes. Sur la carte sera indiqué le numéro de la porte par où le passager a quitté le garage.

A l'arrivée le passager peut retrouver facilement sa voiture en suivant les indications vers cette porte. Dispositifs bien nécessaires si l'on pense qu'il peut se trouver 150 voitures à bord.

Pont B

Les passagers piétons embarquent par un large hall d'accueil sur le pont B où se trouvent le bureau d'accueil et de renseignement ainsi qu'un bureau de change.

Sur le pont B il y a une large véranda-bar muni de 212 places assises sous la forme de canapés semi-circulaires disposés dos à dos. Attendant au bar il y a un lounge avec 100 places assises et un local de soins pour les enfants.

A l'arrière du hall d'accueil il y a 4 lounges avec 414 places assises avec des bars et deux magasins «tax free».

Pont A

A l'arrière sur le pont A, il y a à tribord un restaurant libre-service avec 214 places assises. Le long comptoir disposé longitudinalement dans l'axe du navire qui permet les menus les plus étendus et les plus variés, est équipé de sections frigorifiques et chauffées de façon que les aliments et les boissons puissent être distribués dans des conditions optima.

La cuisine équipée des appareils de cuisine les plus modernes est directement attenante au comptoir. A bâbord, il y a un restaurant desservi par des stewards où des menus à la carte peuvent être servis à 76 passagers.

L'accès au restaurant libre-service a lieu à travers un lounge promenoir avec de très hautes fenêtres. Le long du côté extérieur du navire sont disposées 8 tables rondes entourées chacune de cinq sièges baquets.

A travers le hall du pont A on atteint le lounge de repos où 157 sièges «relax» invitent au sommeil ou à une lecture calme.

Sur la partie avant du pont A se trouvent 9 cabines de luxe. Les cabines ordinaires, avec lavabo et toilette séparés, sont équipées de quatre lits pliants qui peuvent être transformés pendant la journée en deux canapés avec six larges places. Les deux cabines de luxe, avec possibilité de logement pour deux personnes, ont un cabinet de toilette séparé avec douche, toilette et lavabo.

Dans l'environnement immédiat des cabines sur le pont A, il y a un petit bar équipé de tout le nécessaire dans lequel sont disposés trente sièges bas. Ce bar, qu'on atteint depuis la zone des cabines comme depuis le salon de repos, est idéal pour un drink délassant.

Pont des embarcations

Sur le pont des embarcations se trouve le «solarium», à l'abri de la pluie et du vent, avec de larges portes coulissantes qui donnent accès au «sun-deck» avec à une distance de quelques pas un bar complètement équipé. C'est l'endroit idéal pour contempler le trafic sur la Manche. Dans le «solarium» sont disposés 76 sièges de repos, tandis que dans le bar attendent 60 sièges-baquets invitent à une boisson rafraîchissante.

De plus, il y a encore sur le pont des embarcations trois cabines ordinaires équipées comme celles du pont A. Toutes les cabines sont accessibles sans que l'on doive passer sur pont découvert.

Pont E

Sur le pont E se trouvent des cabines à deux et quatre personnes pour un total de 98 passagers. Le problème des bagages fut résolu en prévoyant de nombreux espaces et étagères pour bagages, de façon que les passagers puissent déposer leurs bagages dans leur environnement immédiat et ne doivent plus faire la queue près des étagères centrales.

Pour le divertissement des voyageurs et principalement des enfants il y fut intégré la télévision en circuit fermé avec écrans dans le lounge du pont B, le lounge de repos, le lounge promenoir et dans le bar sur le pont des embarcations, sur lesquels peuvent être visionnés des cassettes de film en couleur.

Machines et équipements

Une grande manœuvrabilité est obtenue par deux gouvernails arrière suspendus, un gouvernail de proue et deux propulseurs d'étrave à pas variable entraîné par un moteur électrique de 1.000 CV.

Les moteurs de propulsion sont deux moteurs Diesel Pielstick 18 cylindres, type 18PC-2.5-V 400, de 11.700 CV, chacun à 520t/min. accouplés par l'intermédiaire d'un réducteur 2/1 à deux hélices KMW de quatre pales à pas variable.

Les installations de propulsion et d'appareil à gouverner sont commandées à distance depuis la passerelle.

Le contrôle de toutes les machines se fait depuis une chambre de contrôle centrale, où, si nécessaire la commande de la propulsion peut être exercée.

Le courant électrique alternatif de 380 V. est distribué par trois alternateurs entraînés par trois moteurs Anglo Belgian Company de chacun 1.200 CV. à 750 t/min.

Le navire est équipé de quatre treuils d'amarrage automatiques hydro-électriques d'une capacité de 15/25 tonnes, deux disposés sur le pont avant et deux sur le pont arrière. Ces treuils doivent autoriser la sécurité d'amarrage par tous les temps; par eux le navire est attiré automatiquement contre le quai d'accostage.

Les deux treuil d'ancre sont disposés centralement sur l'avant du navire et desservent latéralement les deux ancres.

La passerelle

L'aménagement, la configuration et l'équipement de la passerelle sont le résultat du travail d'étude accompli par un groupe de travail d'officiers de pont et techniciens, de l'armateur et en collaboration avec le constructeur de navires.

Tous les organes de commande et de navigation, à l'exception de la roue du gouvernail, sont disposés contre l'avant de la passerelle. La roue du gouvernail fut maintenue à la place habituelle. La passerelle est équipée d'une gamme très étendue d'instruments nautiques et de navigation, entre autres d'un système de navigation «anti-collisions» sur ordinateur, intégré dans le radar de navigation, un doppler log, un écho-sondeur, un anémomètre, un gyro-compas.

Dans les eaux très fréquentées de la Manche les instruments de navigation sophistiqués de la sorte sont devenus indispensables.

Perfectionnements

Tout comme pour les navires «PRINSES MARIA-ESMERALDA» et le «PRINCESSE MARIE-CHRISTINE» les innovations suivantes sont prévues :

1. Escalier roulant pour les passagers entre le pont garage et les aménagements pour passagers.
2. Ascenseur pour passagers invalides.
3. Télévision en circuit fermé.
4. Douches publiques.
5. Emplacement de soins pour enfants.
7. Un grand nombre de cabines.
8. Magasins «tax-free».



Onderstaande tekening van Willy Bosschem, verscheen in 1952 in de eerste jaargang Neptunus.

Iedereen leest "Neptunus" !

Tout le monde lit "Neptunus" !



Zeevisserij blijft stagneren

Door H. Rogie

Onze zeevisserij boert langzaam achteruit. Het verschijnsel is beslist niet zo recent. Al jaren heeft deze bedrijfstak te kampen met tal van moeilijkheden.

Deze problemen zijn in hoofdzaak van drieërlei aard. Wij bespreken ze nu elk afzonderlijk en besluiten dan met enkel statistisch cijfermateriaal ter staving van ons exposé.

VOORBEHOUDEN VISSERIJZONES ALS EERSTE PROBLEEM

Een eerste knelpunt m.b.t. onze zeevisserij betreft de uitbreiding der voorbehouden visserijzones. Alles begon een vijftal jaren geleden toen de IJslandse regering drastische maatregelen ging uitvaardigen ter bescherming van haar visgronden. Ons land moest toen met Reykjavik vrij moeilijke onderhandelingen voeren om een beperkt aantal Oostendse hoogzeetvissers nog langer in de uitgebreide IJslandse wateren op visvangst te mogen sturen. Toen ging ook Groot-Brittannië zijn voorbehouden visserijzone uitbreiden, wat andermaal heel wat onderhandelingen noodzaakte om visserijrechten te behouden voor onze vissers die van oudsher in deze gebieden bedrijvig waren.

Tenslotte kwam de ononderbroken golf van voorbehouden visserijgebieden in vele landen van de wereld. Sindsdien hebben alle desbetreffende internationale konferenties duidelijk aangetoond dat het eeuwenoud principe van de vrije zee definitief opgeheven was. Ons land heeft nu eenmaal een zeer kleine kuststrook, doch een visserijactiviteit die betrekkelijk omvangrijk is in verhouding tot dit kust-eindje. Het heeft derhalve enorm belang in een efficiënte internationale regeling terzake. Een zekere kans voor de vrijwaring van onze visserijbelangen biedt weliswaar de gemeenschappelijke visserijzone van de EEG, waarvan het principe onlangs werd aanvaard.

Met laatstgenoemde regeling is het probleem van de voorbehouden visserijzone echter niet volledig opgelost. Inderdaad, nu reeds duiken konkrete moeilijkheden op binnen de EEG-zone zelf. Andermaal zal ons land tussenbeide moeten komen om de belangen van zijn zeevisserij maximaal te verdedigen.

TWEEDE KNELPUNT IS DE KRITISCHE OVERBEVISSING

De steeds grotere beperking van de visserijgebieden moet ongetwijfeld in verband worden gezien met de overbevissing en de daaruit voortvloeiende verdwijning van bepaalde vissoorten. Hier schuilt dan ook het tweede hoofdprobleem waarmee onze zeevisserij bestendig wordt gekonfronteerd.



Sinds WO II is onder de wereldbevolking een steeds grotere behoefte aan zeevruchten ontstaan. Om aan de vraag te kunnen voldoen werd een beroep gedaan op de snel evoluerende techniek om met meer efficiënte middelen de oogst van de oceanen te kunnen binnenhalen. Aldus ontstonden de verre-afstandsvloten met begeleidende fabrieksschepen uitgerust met eigen verwerkings- en koelinstallaties. Maandenlang opereren zij tot op duizenden zee-mijlen van hun thuishaven, varende van de ene visgrond naar de andere.



Deze exploitatie op industriële schaal kan niet zonder noodlottige gevolgen blijven doorgaan. Binnen afzienbare tijd zullen de bestaande visvoorraden maximaal zijn geëxploiteerd zodat steeds mindere vangsten hiervan het gevolg zullen zijn. Voor sommige vissoorten zoals de haring en de tong is dit reeds het geval.

Overbevissing noodzaakte dan ook het nemen van drastische maatregelen terzake. Wat onze zeevisserij betreft, werd bij K.B. vanaf augustus 1975 het kwoteringsstelsel ingevoerd voor het vissen van tong, schol, kabeljauw, schelvis en wijting. Vorig jaar was het kwotum qua tongenvangsten in het Engels Kanaal reeds in maart opgebruikt, zodat deze visserij in dit gebied moest verboden worden.

Een gelijkaardige maatregel was drie maand later voor het Bristol kanaal van toepassing. Een individueel vergunningsstelsel moest zelfs worden uitgevaardigd om te beletten dat de resterende hoeveelheden in de Noordzee en de Ierse Zee voortijdig zouden zijn opgevisst.

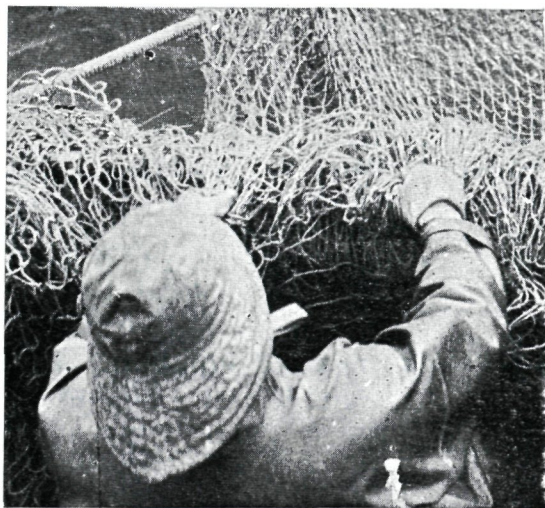
SOCIALE WANTOESTANDEN ZIJN DERDE HOOFDPROBLEEM

Naast de voorbehouden visserijzones en de overbevissing met de daaruit voortspruitende kontingentering voor bepaalde vissoorten, wordt onze zeevisserij ook nog gekonfronteerd met het probleem van de sociale wantoestanden die al jaren in deze sektor woekeren en waarvoor steeds geen oplossing werd gevonden.

De visserij is en blijft een zeer gevaarlijk beroep, waarvan de materiële risico's voor vele zeelui niet altijd in verhouding staan tot de financiële voordelen ervan. Tal van vissers kijken dan ook uit naar een veiligere en meer renderende job aan wal, zoals bij de Regie voor Maritiem Transport. De aanwerving van scheepjongens verloopt steeds moeilijker, terwijl het aantal leerlingen in de onderscheidene visserijsscholen van de kust blijft stagneren. De overcapaciteit als gevolg van steeds machtiger verre-afstandsvloten alsmede het strengere kwoteringsstelsel voor zekere vissoorten hebben het inkomen van vele vissers ongetwijfeld negatief beïnvloed. Een efficiënt structuurbeleid terzake, met ondermeer de beperking van de capaciteit der fabrieksschepen en het scheppen van nieuwe werkgelegenheid in de kust- en middenslagvisserij, zou hierin beslist verbetering kunnen brengen maar daarvoor moeten de bewuste verantwoordelijken de zaak eens daadwerkelijk aanpakken.

Aanverwante problemen zijn die van de kostprijs van de brandstof, het vastlopen van de nationale propaganda voor meer visverbruik, de misbruiken inzake viskeuring en het uitwerken van nieuwe visserijtechnieken. In verband met dit laatste punt werd in 1974 van het fonds voor economische expansie en regionale rekonversie een krediet van nagenoeg 18 miljard BF overgedragen aan het ministerie van Landbouw voor het opsporen van nieuwe visgronden en het uitbouwen van nieuwe visserijtechnieken. Tot op heden is echter geen spoor te vinden van het aanwenden van deze kredieten.

Qua misbruiken inzake viskeuring vermelden wij nog dat de nieuwe wetgeving terzake het team der daartoe aangestelde veeartsen een globaal bedrag van keuringsrechten zal opbrengen, dat voldoende



is om jaarlijks twee nieuwe visserijboten te bouwen van elk 30 miljoen BF. Specificiëren wij dat deze keuringsrechten door de reders worden vereffend.



STATISTIEKEN WIJZEN OP STAGNATIE

Tot slot van dit exposé over de problemen eigen aan de Belgische zeevisserij geven wij u een beknopt overzicht van de huidige toestand op gebied van effectieven, aantal schepen, globale tonnage en aanvoersommen. Het cijfermateriaal werd ons verstrekt door het Bestuur van het Zeewezen.

Zo vernemen wij dat eind 1976 het aantal bemande en niet-bemandede vissersboten van onze 4 vissershavens 253 eenheden bedroeg tegenover 255 eind 1975. De achteruitgang belooft derhalve 0,7 %. Qua tonnenmaat beliep het globaalcijfer 24.044 ton in 1976 tegenover 23.904 ton het vorig jaar, wat op een lichte toename van 0,5 % wijst. Wat nu het aantal aangemonsterde zeeluiden betreft, vermelden de statistieken een effectief van 1.015 mannen eind 1976 tegenover 1.072 één jaar voordien. Hier bedraagt de regressie nagenoeg 5 % in één jaar tijd. De aanvoer van vis in onze 4 havens daalde van 38.317 ton in 1975 tot 35.635 ton in 1976. De achter-

uitgang belooft derhalve ca. 7 %. Als gevolg van de konstante prijsstijging boekte de totale besomming evenwel een vooruitgang, namelijk van 1.212 miljoen BF in 1975 naar 1.386 miljoen BF vorig jaar. Onderstaande tabellen geven een overzichtelijk beeld van de evolutie welke zich vorig jaar heeft voltrokken. Op alle gebied is de stagnatie bijzonder scherp afgetekend.

Bemandede- en niet-bemandede schepen

	1975	1976	
Zeebrugge	132	133	
Oostende	85	83	
Nieuwpoort	36	35	
Blankenberge	2	2	
Totaal	255	253	1
		- 0,7 %	

Aangemonsterde zeeluiden

		Globale tonnage	
1975	1976	1975	1976
567	536	11.666	11.906
365	351	9.416	9.300
130	120	2.582	2.598
10	8	240	240
.072	1.015	23.904	24.444
	- 0,7 %		+ 0,5 %

L'INDUSTRIE DE LA PECHE EN NETTE STAGNATION

L'industrie de la pêche, tant côtière qu'hauturière, est depuis quelques années en nette stagnation dans notre pays ainsi que de démontre une fois de plus les dernières statistiques publiés à ce sujet. S'il en est ainsi, c'est qu'elle doit faire front à de très nombreux problèmes dont certains sont de taille car relevant d'un contexte se situant à l'échelon international.

Ainsi, l'extension incessante des zones de pêche réservées, tout comme l'expansion incansidérée des grandes flottes de pêche océaniques ne sont certes pas de nature à favoriser l'essor de notre pêcherie dont les effectifs et les moyens techniques relativement réduits empêchent toute concurrence rentable. L'alarmante régression de certaines variétés de poissons résultant des pêches intensives pratiquées par certaines flottes hauturières équipées de navires-usines a nécessité l'instauration d'un système de contingentement qui a eu pour effet de freiner le rendement de nos unités de pêche et, par conséquent, de limiter le gain de ses équipages.

Nous voilà ainsi confrontés avec les problèmes d'ordre social qui formeront d'ailleurs le troisième volet du bref exposé qui suit.

LES RESCAPES DU « GANDIA »

J.M. de Decker de Brandeken.

On perd de vue trop souvent, ou on ne connaît pas assez, la contribution de notre marine marchande à la victoire des alliés dans la deuxième guerre mondiale. Nos navires, pourtant, paquebots, cargos, pétroliers, caboteurs, chalutiers même, furent de tous les coups durs. On les vit sur toutes les mers, sur tous les océans, faire face à tous les dangers, participer à tous les convois, tous les raids, toutes les expéditions, tous les débarquements arborant fièrement et simplement nos trois couleurs.

Cet effort, qui n'a jamais été assez mis en valeur, fut accompli au prix de sacrifices inouïs et de pertes considérables. Entre 1940 et 1945, 77 navires, plus de la moitié de notre flotte marchande, furent détruits par bombardements, mines, tirs d'artillerie, torpillages. Près de sept cents officiers et marins sont morts pour l'honneur du pavillon, dont le courage n'avait d'égal que la modestie.

Souffrir en mer, périr en mer temps de guerre lorsqu'on est de la marine, marchande n'a jamais rien de glorieux, ni de spectaculaire. On n'a même pas la satisfaction de s'être bien défendu, d'avoir pu rendre coup pour coup. C'est toujours le résultat d'une drame qui succède à un autre, désespérément monotones, auquel personne ne prête attention car ils sont trop nombreux et ne font l'objet d'aucun communiqué : un trou dans une coque ou dans un pont, un fracas gigantesque, des tonnes d'eau envahissant les cales ou le feu transformant rapidement le navire en brulôt. Et puis, plus rien, sinon un navire de moins sur la surface des océans et, dans les meilleures circonstances quelques canots ou radeaux, surchargés de survivants, livrés aux caprices des flôts.

Et c'est alors que commence l'aventure individuelle dont peu iront jusqu'au bout. Ceux qui en reviennent pourront raconter leur histoire. Ils la raconteront rarement, car elle n'échappe pas à la banalité. Il y en a tellement.

En ce qui concerne notre marine marchande, il y a, parmi les plus dramatiques; celle de «l'Astrida», naufragé sur la côte Sud Est d'Afrique, entre Durban et Port-Elisabeth, en mars 1945; celle du «Carlier», coulé par bombes et torpilles aériennes devant Oran en novembre 1943; celle de «l'Emile Francqui», torpillé dans l'Atlantique, au cours d'une tempête, en

décembre 1942; celle de «l'Indier», torpillé en pleine nuit et coulé en 45 secondes dans l'Atlantique, en avril 1941... etc.

Ceux qui vécurent ces drames de la mer et en sortirent vivants, il y en eut quelques uns, n'ont laissé aucun témoignage au sujet de ces événements. Il faut bien dire que personne, non plus, ne tenta de les susciter. Et c'est dommage, car il y aurait eu un livre à écrire à ce sujet.

A défaut de pouvoir écrire ce livre, bornons nous à rappeler ici la tragique aventure des rescapés du torpillage du «Gandia», l'un des grands drames que vécut notre marine marchande en 1942, il y a trente ans.

Le «Gandia», gros cargo de 10.000 tonnes appartenant à la firme Van Heighen, aux ordres du commandant Potié, quitte Liverpool la 12 janvier 1942 à destination du Canada. Equipage : soixante-dix-huit hommes, presque tous de nationalité belge, qui n'en sont plus à leur premier coup de tabac et qui, au bout de près de deux ans d'hospitalité, en sont venus à aimer l'Atlantique devenu presque leur seconde patrie. Redoutées en temps de paix, ses humeurs et ses colères sont presque souhaitées en temps de guerre par «ceux des convois». Ses creux énormes et ses grosses lames rendent la tâche tellement plus difficile aux sous-marins et n'ont pas leur pareil pour dévier les torpilles.

Le «Gandia» faisait partie d'un convoi d'une trentaine de navires qu'escortaient quelques destroyers et corvettes britanniques.

A cette époque de l'année, on ne pouvait s'attendre à une traversée sans histoire; au cœur de l'hiver l'Atlantique-Nord est toujours redoutable, mais personne à bord du cargo belge n'imaginait le drame qui se préparait, dont 14 membres de l'équipage seulement sortiraient vivants à l'issue d'une effroyable aventure.

Dès le départ, la mer est mauvaise et le cargo, peu chargé, est affreusement secoué. Très vite, dès le 13 janvier, les conditions météorologiques se détériorent encore; un coup de vent d'ouest-nord-ouest et c'est la tempête avec des vagues serrées droites, régulières et s'avancant uniformément. Pour les navires qui enfouissent toutes les quinze secon-

des leur étrave dans un tourbillon crémeux d'eau écumante, garder le cap et suivre le train des plus rapides devient de plus en plus pénible.

Lorsque se lève l'aube du 14, le «Gandia» a perdu le contact avec le reste du convoi. Plus un navire en vue, pas une fumée à l'horizon. Plus d'autre choix donc pour le commandant Potié que de poursuivre sa route, seul, à travers un océan déchainé, truffé de sous-marins allemands, avec pour tout moyen de défense un unique canon d'une puissance dérisoire, auprès duquel veillent en permanence deux hommes transis de froid.

Un, deux, trois, sept jours s'écoulent sans incident digne d'être signalé. Tout va bien à bord. La mer reste toujours grosse et, à l'aube comme au crépuscule, d'épaisses trainées de brume réduisent la visibilité, mais cela était prévu et attendu. Pas de quoi fouetter un chat. Le 22 janvier à la tombée du jour, le «Gandia», position 46 degrés nord et 42 degrés est, éloigné encore de quelque 500 milles marins de l'île de Terre-Neuve, entre dans une zone particulièrement fréquentée par les «loups de Doenitz». L'attention redouble à bord et le commandant Potié fait forcer la vitesse.

Décision inutile. Une demie heure ne s'est pas écoulée, il est 17 heures 30, que ce que l'on redoutait sans oser en parler se produit. Une formidable explosion secoue le navire. Sans que rien permit de déceler d'où venait l'attaque, une torpille a frappé le navire par tribord arrière, entre les cales n° 4 et n° 5. Le «Gandia» ralentit, s'arrête, prend de la gîte et commence déjà à s'enfoncer dans l'eau.

Le commandant Potié et son état-major ne font pas d'illusion. Le navire est perdu. Il n'y a pas une seconde à perdre pour évacuer le navire. C'est une question de minutes. L'installation de radio étant détruite, on ne pourra même pas alerter les patrouilles de Terre-Neuve, leur signaler qu'un navire — un de plus — est en perdition au large de leurs côtes.

L'ordre d'abandon. Aucune panique à bord. L'équipage du «Gandia» connaît la routine à suivre dans pareille éventualité. Dans l'obscurité, car la lumière s'est éteinte au moment de l'explosion, chacun endosse calmement et rapidement sa veste insubmersible munie d'un petit feu rouge et se rend à son poste d'évacuation. Il y a quatre canots de sauvetage à bord : les numéros 1 et 3 à tribord, les numéros 2 et 4 à babord.

Pour les tribordais, les choses iront très vite.

Le canot n° 3, le plus proche de la plaie béante ouverte par la torpille dans la coque du «Gandia», est le premier descendu. A peine mis à l'eau et en dépit des efforts désespérés de ses occupants pour s'éloigner du navire, il est irrésistiblement repoussé vers celui-ci par le vent en même temps qu'aspiré par le remous de l'eau qui s'engouffre dans les cales éventrées et s'y déverse en cataractes.

Une lame plus violente que les autres le fracasse contre la muraille du cargo, précipitant ses occupants à la mer. Et c'est l'horreur, la lutte impossible contre les éléments déchainés. Une à une, les petites lumières rouges disparaissent dans l'afreux trou noir. Tous les hommes du canot n° 3 auront le «Gandia» pour cercueil et reposeront avec lui, pour toujours, au fond de l'océan.

Le canot n° 1, commandé par le capitaine Potié et le quatrième officier du bord, connaîtra un sort identique. Sa mise à l'eau s'effectue sans trop de difficulté mais, surchargé, il ne peut déborder assez vite et, engagé sous ses driers, il reste irrémédiablement collé au flanc du navire qui déjà s'enfonce par l'arrière. Plus d'autre espoir de salut sinon de se jeter à la mer. Et c'est la réédition du drame du canot n° 1, la lutte inutile contre le torrent qui envahit le «Gandia», la mort par noyade dans le cercueil d'acier qui plonge vers les grands fonds.

A babord, heureusement, les événements se déroulent d'une façon moins tragique.

Sous la direction du lieutenant Hubert, premier officier du «Gandia», le canot n° 2, dont il devait assumer le commandement, est correctement mis à l'eau et embarque son monde. Hubert s'emploie alors à libérer les radeaux du pont supérieur qui, dégagés de leurs glissières, passent par dessus bord et s'abattent à la mer dans un choc pesant.

Ceci fait, il constate que, dans la confusion, les occupants du canot ont pris le large sans l'attendre. Le canot n° 2 a déjà disparu dans la brume et dans la nuit. Le lieutenant Hubert se porte alors vers le canot n° 4 que le troisième officier, le lieutenant De Saegher, devait commander. Pas de lieutenant De Saegher. Hubert fait mettre la baleinière à l'eau et s'y embarque avec son personnel. Comme le canot n° 2, le n° 4, dont les hommes souquent de toutes leurs forces sur les avirons, réussit à s'éloigner suffisamment du cargo où il s'abîmera dans les flots.

L'agonie du «Gandia» sera brève. Dix minutes à peine après l'explosion de la torpille, continuant à s'enfoncer de l'arrière, il dresse son étrave vers le ciel au point d'atteindre la perpendiculaire, se maintient pendant quelques secondes dans cette position, puis s'enfonce tout droit, dans un immense bouillonnement, ne laissant derrière lui à la surface de la mer que les canots n° 2 et n° 4, une multitude de débris flottants sur le lieu de la catastrophe et quelques survivants.

De toutes parts, des cris et des appels à l'aide montent de la mer obscure. Nous sommes en janvier et, bientôt, ce sera la nuit. Première tâche pour les deux embarcations restant à flot : repêcher les naufragés qui se débattent dans l'eau glacée au milieu des épaves. Pour ceux dont le petit feu rouge accroché au gilet de sauvetage fonctionne encore, pas de gros problème. Mais ils sont peu nombreux. Il reste les autres qui n'ont que la voix pour signaler leur présence et qu'il faudra découvrir dans la nuit, à lueur de torches électriques dérisoires, avant qu'il ne soit trop tard. Et, en mer, il est très vite trop tard lorsque, comme c'est le cas ici, la température est de 10 degrés sous zéro.

Une heure de recherches anxieuses, au cours de laquelle les hommes des deux canots ne réussiront à repêcher qu'une dizaine de leurs camarades, transis de froid, presque évanouis, dont le commandant Potié et le quatrième officiers, le lieutenant Swartwaeger. Une heure au bout de laquelle les cris se sont tus, les appels ont cessé. Plus rien que la nuit noire, le vent, le froid et deux canots surchargés, seuls sur l'océan, à 500 milles marins de la terre la plus proche.

La catastrophe a déjà fait trente victimes. Le deuxième acte de la tragédie va commencer. Il durera quatorze jours pour les uns, vingt-six jours pour les autres. Tout au long de ce dramatique deuxième acte, le froid, qui oscillera entre 10 et 15 degrés en dessous de zéro, sera l'ennemi n° 1, un ennemi implacable contre lequel les naufragés n'ont aucun moyen de défense.

Les embarcations sont pourvues de vivres et d'eau douce pour une dizaine de jours. De quoi justifier certains espoirs si elles disposaient au surplus d'un moyen de communication avec le monde extérieur. Malheureusement celui-ci faisait défaut. Le marconiste du «Gandia» avait bien gagné son poste d'abandon avec l'émetteur portatif dont l'existence à bord était prévue par le règlement, mais, pour son malheur et celui de ses camarades, il avait pris place dans un des canots de tribord et disparu avec son matériel et les occupants de son canot dans le naufrage du cargo. Le monde extérieur restera donc dans l'ignorance du drame qui vient de se jouer.

Et, dès lors, il n'y avait plus qu'à compter sur la chance.

Il n'était pas totalement exclu qu'elle soit au rendez-vous, car le naufrage avait eu lieu non loin en dehors de la route traditionnelle des convois de l'Atlantique-Nord, mais la question était de savoir si elle se manifesterait avant que les naufragés aient épuisé leurs provisions ou soient morts de froid !

Pour pouvoir se prêter mutuellement assistance, les deux canots navigueront de conserve. Du moins, leurs commandants respectifs, le lieutenant Hubert et le commandant Potié, en ont-ils l'intention. Mais l'homme propose et Dieu — et les éléments — disposent.

Il n'est pas facile de garder le contact pendant la nuit. Lorsque l'aube hivernale se lève, ce 23 février, sur l'immensité atlantique qu'une houle puissante laboura jusqu'aux limites de l'horizon, pour déboucher sur un petit jour sale et lugubre, les deux canots, ayant dérivé de plusieurs milles dans des directions différentes, se sont perdus de vue. Ils ne se retrouveront qu'en fin de journée pour se quitter définitivement durant la nuit suivante. Dès lors, chaque canot, perdu dans un désert liquide au centre d'une tempête qui semble ne pas vouloir finir, enserré dans une gangue de froid aux limites de l'insoutenable, va poursuivre, seul, son odyssée. Désormais, c'est chacun pour soi et Dieu pour tous. La côte de Terre-Neuve, nous l'avons dit, est à quelque 500 milles à l'ouest. C'est la terre la plus proche, mais l'ouest est par contre la direction d'où soufflent les vents dominants dans l'Atlantique-Nord. Choisir Terre-Neuve, en outre, c'est s'écarter délibérément de la route des convois. Alors... Terre-Neuve ou pas Terre-Neuve ?

A bord du canot n° 2, c'est au lieutenant Lardinoy, auquel le commandant Potié, très mal en point, a confié le commandement de prendre la décision. Il opte pour la voie la plus courte : Terre-Neuve. A bord du n° 4, les lieutenants Hubert et Swartwaeger choisissent la route des convois où ils estiment que les chances d'être secourus rapidement sont les plus réelles. A Dieu va, le sort en est jeté.

En choisissant la route la plus courte, le lieutenant Lardinoy a pris la bonne décision. Le canot n° 2 sera plus vite secouru que le n° 4. Cela ne l'empêche pas de se trouver plus vite aussi dans la situation la plus dramatique. Les chocs qu'il a subi contre la coque du «Gandia», au moment de la mise à la mer, ont disloqué la plupart des barils d'eau douce. Le septième jour, en dépit du rationnement sévère imposé par Lardinoy, la réserve d'eau potable est épuisée. Alors qu'on n'a pas aperçu l'ombre d'un secours possible à l'horizon !

Le froid très vif, qui accablait les naufragés, prolongea pourtant la vie de certains d'entre eux. Imbibés d'eau, puis gelés, les vêtements et les couvertures de laine étaient devenus une étrange matière dure qui se brisait lorsqu'on essayait par force de les rendre plus souples. «Sucez la glace qui les recouvre, conseille l'officier, surtout ne buvez pas d'eau de mer».

La plupart respectent la consigne, mais un pauvre chauffeur, grelottant de fièvre, ne résiste pas à la tentation. Au milieu de la nuit, profitant de l'obscurité et de la somnolence de ses compagnons, il remplit rapidement une boîte de conserve vide d'eau de mer et en boit le contenu, un demi litre, d'un seul coup. Le résultat, prévisible, ne se fit pas attendre. Il meurt, cinq heures plus tard, dans d'atroces souffrances.

La mort, dès lors, n'abandonnera plus le canot n° 2. Chaque jour, celui-ci abandonnera dans son sillage un corps terrassé par la soif, le froid et l'épuisement, que les survivants ont de plus en plus de peine à balancer par dessus bord. Le froid, aux effets déprimants duquel ajoutait l'absence d'aliments chauds et de boisson surtout, plongeait les malheureux, perpétuellement mouillés par les embruns, dans un état d'hébétéude, dont malgré son autorité le lieutenant Lardinoy n'arrive que difficilement à les tirer.

Malgré les supplications de ses hommes, Lardinoy refuse de lancer les fusées d'alarme — il n'en a que six — qu'il a emportées. Constituant une de leurs dernières chances de salut, il est bien résolu à ne les tirer que lorsqu'un navire sera en vue. Chacun dès lors jurera à plus d'une reprise avoir aperçu une fumée ou un mât à l'horizon. Et la mort poursuit son œuvre.

Il faut, à tout prix, donner à boire à ces hommes que guette la folie. Plusieurs délirent déjà. «Urinons tous dans une même boîte, ordonne le lieutenant. Je distribuerai ensuite les rations.» Il réussit ainsi à maintenir en vie jusqu'au quatorzième jour le commandant Potié, qui mourut à l'aube du 5 février, onzième et dernière victime de l'atroce aventure.

Ce jour là, en début d'après-midi, l'homme de vigie à bord du canot dissipe la torpeur générale en poussant un cri de triomphe : «Une fumée, lieutenant. Là-bas. Cette fois, j'en suis sûr ». Et, dans un sursaut d'énergie, il se met à danser sur place en agitant les bras comme s'il pouvait être aperçu à des milles à la ronde.

Plus de doute, cette fois, on peut voir très nettement une fumée à l'horizon, la fumée d'un navire avançant assez vite. Lardinoy fait lancer les fusées. Quatre, d'abord, puis, le navire ne semblant pas modifier sa route, les deux dernières. Quelques in-

stants de tension intolérable à bord du canot n° 2; c'est maintenant ou jamais. C'est maintenant ! Le bâtiment inconnu change brusquement de cap et se rapproche à vue d'œil du canot. Les miracles existeraient-ils ?

Les miracles existent. En l'occurrence, le miracle ce jour-là avait nom «Bernadou» et la forme d'un destroyer américain. L'opération de sauvetage était difficile à mener à bien : une mer démontée, des vagues de sept mètres de creux, une frêle embarcation dont les occupants étaient aux limites de l'épuisement, mais les marins américains connaissent leur métier. On lance une fusée porte-amarre, on laisse descendre des filets le long de la coque du navire, de solides matelots s'y agrippent à des hauteurs différentes. Les dix survivants du canot n° 2 sont hissés à bord du destroyer sans avoir eu le temps de se rendre compte de ce qui leur arrivait. Pour eux, neuf belges et un anglais, le cauchemar était terminé.

Pour les hommes du canot n° 4, il durera seize jours encore.

En optant pour la route des convois, le lieutenant Hubert, commandant du canot n° 4, avait choisi la solution la plus logique et donc apparemment la plus sûre. Mais, en mer comme ailleurs, il existe souvent une marge énorme entre la logique et les faits. Si, à ce moment là, Hubert avait pu se douter que le salut se ferait attendre durant vingt-sept courtes journées et autant d'interminables nuits désespérées, il aurait vraisemblablement opté pour une course différente. L'homme propose et Dieu dispose. Les coffres étanches du canot contenaient les rations réglementaires en eau et en vivres prévues pour un effectif normal de quinze hommes. Par chance, les naufragés avaient pu récupérer quelques rations supplémentaires sur l'épave du n° 3. Une élémentaire prudence imposait toutefois, dès les premières heures, un rationnement très strict. Hubert et Swartwaeger décidèrent qu'il serait distribué, par vingt-quatre heures et en trois fois, une maigre portion de pemmican, trois biscuits, trois tablettes de chocolat et autant de tablettes de lait concentré, avec le minimum d'eau douce.

La baleinière possédait bien un compas de route, mais les officiers ne disposaient ni d'un sextant, ni d'un chronomètre. Il allait falloir naviguer à l'estime, par vent debout, sur une mer déchainée, on ne pourrait éviter une dérive considérable. Afin de ménager le moral de leurs hommes, les officiers gardèrent pour eux leurs sombres réflexions.

Comme cela avait été le cas pour le n° 2, le froid allait se révéler le principal ennemi des naufragés. On avait eu beau éventrer le bourrelet de toile peinte protégeant les préceintes de l'embarcation, en retirer le bourrage de kapok et l'avoir glissé par poignées entre la chemise et la veste, le froid n'en poursuivait pas moins son œuvre. On avait beau aussi écoper l'eau des paquets de mer inondaient le canot et suivre les adjurations du lieutenant Hubert de faire n'importe quoi plutôt que de s'abandonner à une torpeur irrésistible, qui constituait la voie la plus directe vers la mort, celle-ci approchait à grands pas.

La guerre avait vidé les routes océaniques de leur incessant trafic. Tels des troupeaux assemblés par la menace du loup, les navires marchands ne navi-

guaient plus qu'en convois escortés. La malchance voulut que durant la longue odyssée du canot n° 4, aucun de ces convois ne passa en vue de la chaloupe perdue entre la double immensité de la mer grise et du ciel couleur de plomb, immensité que labouraient la tempête et les vents d'une fureur frénétique.

Et le froid poursuit son œuvre, paralysant, insoutenable, corrodant les forces et la volonté de survivre des plus résistants.

En dépit du rationnement imposé par Hubert, le dixième jour l'eau vient à manquer ou presque. La mort, dès lors, prend pied dans la baleinière. Comme à bord du n° 2, un chauffeur, anglais celui-là, boit de l'eau de mer en dépit des recommandations de son chef. Comme à bord du n° 2, ce sera pour ses compagnons le spectacle paralysant d'un homme devenu fou se mettant à chanter, tournant vers le ciel un visage émacié, mangé par une barbe de dix jours, une mélodie animale, un interminable cri de mort fait de paroles incompréhensibles et de phrases vides de sens que le violent vent d'ouest emporte au loin sur la mer.

Rassasiée temporairement par cette première victime, la mort se retire pour un temps et ne revient que quarante huit heures plus tard. Pour emporter un second chauffeur, le français Issa. Habitué à la température torride des chaufferies et vêtu nécessairement plus légèrement que l'ensemble de leurs compagnons, les chauffeurs étaient des proies toute désignées pour le froid, très vif, qui régnait sur l'Atlantique-Nord. La rapidité de la catastrophe ne leur avait pas laissé le temps de s'équiper chaudement.

Eurent-ils eu le temps de le faire, cela n'aurait été que celui d'un sursis. Vingt-quatre heures peut-être, quarante-huit ou septante-deux au mieux. Après un nouveau répit de trois jours; la mort est de nouveau là et, cette fois, se met sérieusement à l'ouvrage. Quatre hommes rendent l'âme le 5 février et la lugubre moisson se poursuit les jours suivants, de plus en plus abondante.

Ce fut l'occasion de scènes affreuses. Une dizaine de rescapés, saisis par la démence succombèrent dans des convulsions horribles. Certains se jetèrent par dessus bord, avant la fin, dans un délire bruyant, dont les cadavres escortèrent le canot dérivant, comme s'ils attendaient le moment où les autres, dont ils refusaient de se séparer, viendraient les rejoindre. D'autres moururent plus paisiblement; ils s'endormirent sans plainte pour ne plus se réveiller.

Le calvaire dura vingt-six jours. Vingt-six jours de souffrances indicibles, qui avaient déjà fait vingt-quatre victimes, lorsque, le 17 février, l'aube se leva sur un petit matin blême. La tempête était toujours au rendez-vous. S'y ajoutait, ce matin là, comme s'il était nécessaire d'ajouter encore à l'épreuve des survivants du canot n° 4, un glacial blizzard de neige. Les malheureux purent se désaltérer en mangeant de la neige, sans doute, mais ils n'étaient plus que quatre à pouvoir le faire. La mort avait fait trois nouvelles victimes pendant la nuit. Les survivants, ayant atteint le dernier stade de l'épuisement, ne parvinrent pas à déserrer l'étreinte des bras raidis de leurs compagnons qui s'étaient serrés les uns contre les autres dans

l'espoir de trouver ainsi un peu de chaleur et ce furent trois cadavres enlacés qui furent balancés par dessus bord.

Tout à coup, un peu avant midi, le maître d'équipage Wanders trouve la force de tendre un bras engourdi de froid vers l'horizon et d'articuler une parole : «Schip». Hubert, occupé machinalement à écoper avec une boîte à conserve l'eau envahissant le canot assailli par les lames, croit d'abord que Wanders, lui aussi, était pris de l'accès de démence précédent la mort. Mais Wanders n'est pas devenu fou. Un bateau est là et bien là, tout proche, qui s'approche rapidement de la chaloupe dont il avait la voile.

C'est le chalutier portugais «Joao Corte Real», aux ordres du patron Manuel Pereira, revenant des bancs de Terre-Neuve et faisant route vers Porto. Et, dès lors, les choses vont très vite. Venu au vent du canot pour former écran entre lui et les lames déferlantes, le chalutier aborde la baleinière et hisse à son bord les quatre rescapés : les lieutenants Hubert et Swartwaeger, le maître d'équipage Wanders et le matelot Michielsen.

Et l'on assista alors à une de ces manifestations émouvantes que suscite la fraternité des gens de la mer. L'empressement et la sollicitude des marins portugais arrachèrent littéralement Hubert et ses

trois compagnons à la mort. On les soigna comme des enfants. Epués et couverts de blessures envenimées par l'eau de mer, les quatre hommes se laissèrent faire. On leur fit boire des boissons chaudes, on les roula dans des couvertures, on les mit au lit. On ne se risqua, avec d'infinies précautions, à leur enlever leurs vêtements qui collaient à leur chair que le cinquième jour. On soigna leurs plaies infectées de sel. On les combla de friandises, on les gava de fruits, on leur versa d'impressionnantes rasades d'alcool, on leur donna vêtements, cigarettes et tout ce dont ils avaient manqués depuis le naufrage du «Gandia».

Tant et si bien qu'à leur arrivée à Porto, le calvaire qu'ils avaient vécu n'était déjà — presque plus — qu'un mauvais souvenir.

Des soixante-dix-neuf hommes qui avaient quitté Liverpool à bord du Gandia, le 11 janvier, quatorze seulement survécurent à la catastrophe. Ils furent quatorze à vouloir continuer la lutte et à reprendre du service en mer, lorsqu'ils furent rétablis. La guerre continuait, leur devoir estimèrent-ils était sur mer. La tâche commencée devait être poursuivie, aussi modeste soit-elle. De cette addition d'actes d'héroïsme individuel est faite l'épopée de la marine marchande durant la deuxième guerre mondiale, épopée faite de beaucoup de courage, d'énormes sacrifices et de bien peu d'honneurs.



Nu reeds in uw agenda noteren !!!

A inscrire sur vos tablettes !!! (dès maintenant)

Galabal Zeemacht Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE — KURSAAL

A OSTENDE — KURSAAL

**Op 3 februari 1978
Le 3 février 1978**

Balsekretariaat (inlichtingen))

E. VAN HAVERBEKE, Nieuwpoortsteenweg 20A, bus 2, 8400 Oostende
Telefoon : van 8 tot 11 en van 14 tot 16 uur (059) 80 14 03 toestel 389
van 18.30 tot 21 uur (059) 70 83 67

Secretariat Bal (renseignement)

E. VAN HAVERBEKE, Nieuwpoortsteenweg 20A, boîte 2, 8400 Oostende
Téléphone : de 8 à 11 et de 14 à 16 h. : (059) 80 14 03 ext. 389
de 18.30 à 21 h. : (059) 70 83 67

woorden uit de zeemanskist

bestek

J.B. DREESSEN.

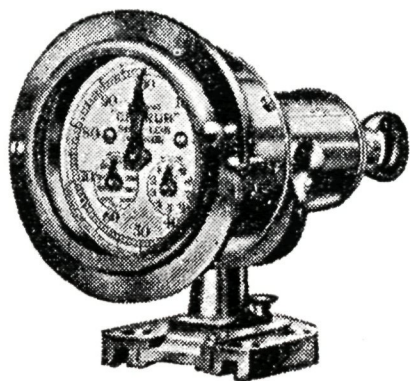
De redactie van Neptunus feliciteert van harte Oppermeester J.-B. Dreesen met deze 50ste aflevering van «Woorden uit de Zeemanskist».

Dat deze bijdragen een succes zijn, bewijzen de talrijke vragen voor overname, z.o.m. door «Het Visserijblad», «Het Nieuwsblad van de Kust», «Ik Vaar», en door de talrijke tijdschriften van de Oudgedienden Zeemacht.

E.V.H.

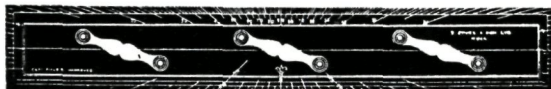
In de scheepvaart is een BESTEK niet alleen de bouwbeschrijving van een vaartuig, maar ook de geografische positie van een schip op zee. En meer in het bijzonder als men het heeft over de uitkomst van de hieronder aan boord verrichte metingen en berekeningen.

We spreken van een WAAR BESTEK als de standplaats werd vastgesteld uit waarnemingen, zoals bv. door het peilen van landmerken of het schieten van sterrehoogten. Dit waar bestek kan een ZONSBESTEK zijn, als het verkregen werd uit waarnemingen van de zon, of het is een STERSBESTEK indien sterren werden waargenomen. Men spreekt ook nog van een BESTEK uit ZICHTPEILINGEN en van een BESTEK uit RADAR- of RADIOPEILINGEN. Wordt een bestek afgeleid uit een voorgaande, de sindsdien gestuurde koers en de volgens de log afgelegde vaart en verheid zoals dat gebeurt in een KOERS en VERHEIDSBEREKENING dan spreekt men van een GEGIST BESTEK of kortweg van een GIS. De bewerking die hiermee gepaard gaat noemt men het GISSEN.



Voor de astronomische waarnemingen gebeurt dat in de praktijk meestal op ruitjespapier (voor de gemakkelijheid) of op een daartoe aangepast plotblad. De constructie kan ook op een kaart uitgewerkt worden maar dan moet die van een zodanige schaal zijn dat voldoende nauwkeurigheid mogelijk is.

Voor een bestek met gegevens uit zichtpeilingen wordt rechtstreeks op de kaart gewerkt. Hierbij maakt men gebruik van een PLEINSCHAAL, ook wel PLEISCHAAL, PLEITSCHAAL en tegenwoordig veelal PARALLELINIAAL genoemd.

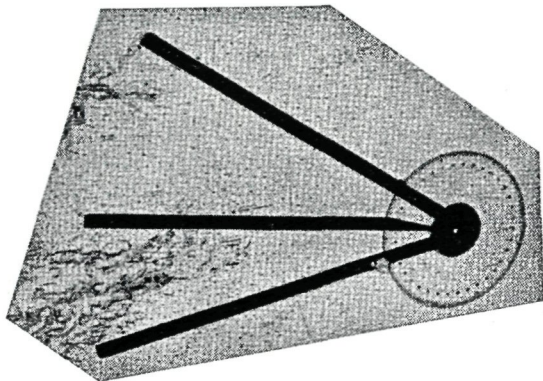


Het woord PLEINSCHAAL werd afgeleid van het Engelse PLAIN SCALE. Oorspronkelijk was de PLEINSCHAAL ofte PLAIN SCALE een rekenschaal waarop met een passer rekenkundige en meetkundige berekeningen konden gemaakt worden. Het parallellinaal werd in 1584 door een Fransman uitgevonden maar het duurde tot de 19e eeuw alvorens het algemeen in gebruik kwam.



Alnaargelang de uitvoering kan het parallellinaal rollend of glijdend gebruikt worden. Als materiaal wordt meestal hout, koper of een doorzichtige stof aangewend. Buiten de PLEINSCHAAL wordt voor

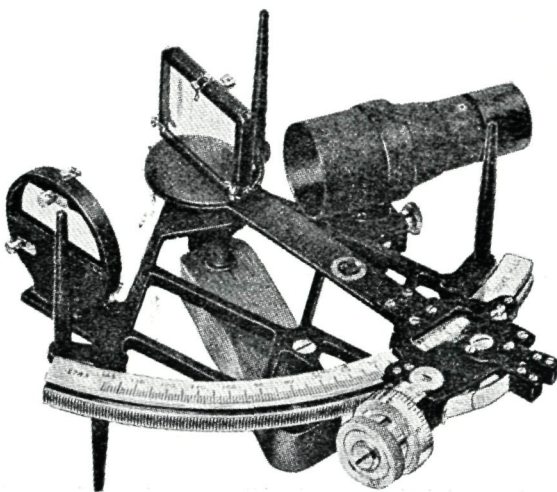
het kaartwerk ook de KAARTPASSER gebruikt (steekpasser, een aan boord veelvuldig gebruikt woord, is een instrument uit de paswerkerswereld). De gewone kaartpasser heeft rechte benen in messing, met stalen punten. De passer met gebogen benen wordt op globen gebruikt. Aan boord van kleine vaartuigen wordt weleens het model gebruikt met benen die elkaar kruisen, dat een gebogen bovenstuk heeft en met één hand geopend en gesloten kan worden. Dit model heeft als voordeel zeer handig te zijn inzonder a/b van een klein schip waar het principe «Een hand voor de marine en een hand voor jezelf» geldt



De PLAATSPASSER (Engels = Stationpointer) is een instrument dat gebruikt wordt indien de hoeken tussen drie bekende punten gekend zijn. Dit geldt voornamelijk wanneer men de standplaats bepaalt door het meten van horizontale hoeken.



Vroeger werden in plaats van een parallellinaal ofte pleinschaal ook wel twee zogenaamde KOERS of NAVIGATIEDRIEHOEKEN gebruikt. Dit zijn gewone doorzichtige rechthoekige driehoeken met graadverdeling. In een bijzondere uitvoering worden ook wel gelijkbenige, rechthoekige driehoeken gebruikt. Sedert enkele jaren is weer een, door een Japanse zeekapitein, verbeterde uitgave van de driehoeken op de markt. Ze wordt door BROWN SON en FERGUSON in de reclame bladzijden van hun Nautical Magazine aangeboden. Deze driehoeken hebben als groot voordeel dat ze licht en doorzichtig zijn en minder gemakkelijk verschuiven. Dezelfde eigenschappen hebben ook de Franse REGLE CRASSE en de Engelse DOUGLASS COMBINED PROTRACTOR AND PARALLEL RULE. Met betrekking tot het GEGIST BESTEK spreekt men ook nog van GISMIJLEN of GISVAART als het



over het gegist aantal mijlen of over een gegiste vaart gaat.

In de GIS kan ook nog rekening gehouden worden met de invloed van WIND en STROOM en dan spreken we van een VERBETERDE GIS.

Met een BEHOUD bedoelt men de KOERS en VERHEID tussen de AFGEVAREN PLAATS en de BEKOMEN PLAATS, en al naargelang de gebruikte methode onderscheidt men het GEGIST of het WAAR BEHOUD.

Zo is ook de BEHOUDEN VAART de gemiddelde snelheid van een schip behaald tussen twee waarnemingen of vastgestelde posities. BEHOUDEN VAART is echter ook wat men tegen een zeeman dient te zeggen als men hem een VEILIGE ZEEREIS toewenst. Gebruik bij voorkeur deze uitdrukking in plaats van het klassieke GOEDE REIS.

Dit laatste is een uitdrukking van de mensen aan de wal en heeft als nadeel dat het bij de meeste zeelui in geen geur van heiligheid staat vanwege de zogenaamde «MALFIETERIJ» die de uitdrukking meebrengt. MALFIET is op onze kust de zeemansnaam voor het kleine stormvogeltje dat, wanneer het in zee zijn opwachting maakt weinig goeds voorspelt.

De richting en afstand tussen de gegist bekomen plaats en de waar bekomen plaats, die dikwijls berekend wordt om een indruk te krijgen van de VERZETTING door STROOM en WIND, noemt men de MISGISSING.

Om te eindigen nog enkele vrome wensen.

Laten we in de toekomst HET BESTEK BEGINNEN als we op de zeekaart de plaats aantekenen van waar de reis geacht wordt te beginnen.

En het BESTEK OPMAKEN klinkt een stuk beter dan, uit de Frans vertaalde uitdrukking, die bij ons gebruikelijk is wanneer men wil zeggen dat de standplaats van het schip bepaald wordt.

Als we al de gegevens verzameld hebben, of al de waarnemingen gedaan werden, dan zullen we het BESTEK AFZETTEN, dit is het aantekenen op de zeekaart van de standplaats waar het schip zich bevindt.

En dan spreken we ook van een BESTEK VERBETEREN, een GOED BESTEK MAKEN. Mocht het ooit gebeuren dat U niet zover bent als oorspronkelijk vermoed werd dan noemt dat ACHTER ZIJN BESTEK VAREN.

LES «NOYADES»

Par le Lieutenant de Vaisseau de 1ère Classe BARBIEUX J—L

Depuis quelques années, l'opinion publique est de plus en plus informée des risques encourus par la pratique des sports nautiques : le risque de «noyade» en est le principal.

A la Force Navale, de par notre métier, nous sommes exposés au même danger. Nous sommes de plus, appelés à secourir les naufragés; il importe donc d'être plus amplement informé sur le processus de la «noyade» et sur les actions à prendre après le sauvetage afin de ne pas transformer une victoire en une amère défaite.

Ce que l'on appelle couramment «noyade» n'en est pas souvent une, ou bien elle est un effet secondaire d'une cause première. Le principal agent agressif est le FROID. Il faut que nous soyons conscients de ce que l'eau à une température inférieure à 25° C est dangereuse, à fortiori les «bons» 17° C de nos eaux côtières en été et les 5° C de l'hiver.

Pour illustrer ce fait, je ne citerai que le cas du LAKONIA qui sombra au large de Madère en décembre 1963 dans une eau de 17°C à 17°5C, 200 naufragés n'avaient pu trouver place dans les embarcations de sauvetage. Quand les secours arrivèrent 3 heures après le naufrage, les sauveteurs repêchèrent 113 morts; ils étaient tous revêtus d'un gilet de sauvetage et avaient la tête hors de l'eau. La plupart était morts de froid et les autres, ayant sombré dans l'inconscience, avaient été incapables de se protéger contre les vagues qui, peu à peu, les avaient «noyés».

HYDROCUTION

La première cause de «noyade» est souvent le choc thermo-différentiel ou «hydrocution». La trop grande différence entre la température du corps humain et celle de l'eau occasionne un «choc» que le cœur ne supporte pas : c'est la mort foudroyante. Ce genre d'accident arrive souvent en été; le vacancier, après s'être fait bronzer, se jette à l'eau pour trouver un peu de fraîcheur; il plonge dans un étang à 15°C ou dans la mer, dans une eau qui la veille était à 22°C mais que le vent, comme le mistral en Méditerranée, a remplacée par une eau à 13°C.

La seule façon d'éviter cet accident est de se mouiller progressivement; si l'on doit abandonner un navire et qu'il faille sauter à l'eau, il faudrait pouvoir se mouiller les vêtements avant de sauter afin d'éviter ce même accident.

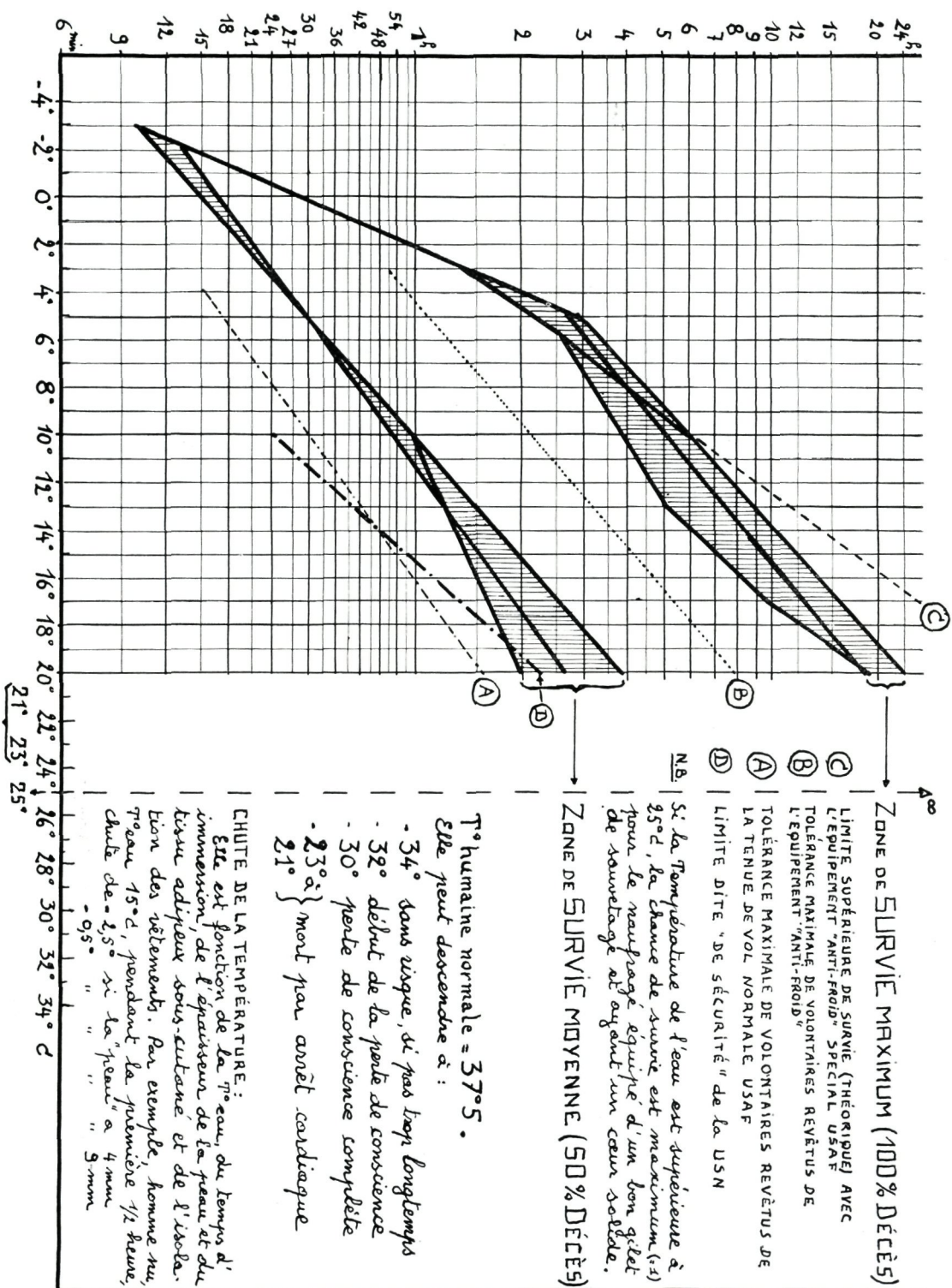
HYPOTHERMIE D'IMMERSION

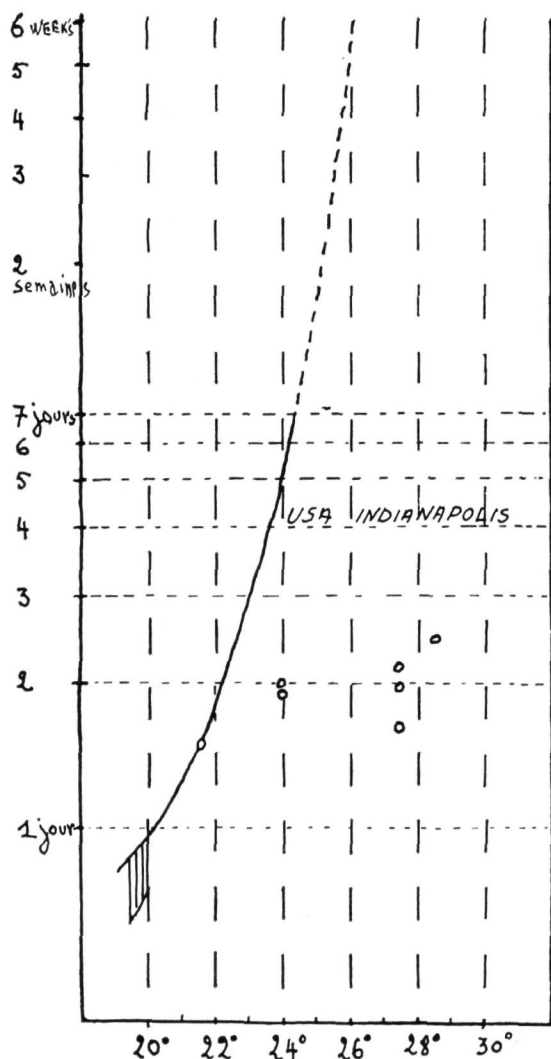
La cause la plus fréquente de «noyade» est la diminution progressive de la température du corps; ce phénomène est appelé «hypothermie».

En fait, le corps humain immergé, même dans une eau tiède, perd plus de chaleur qu'il ne peut en produire; malgré la mise en œuvre de ses mécanismes de défense, c'est une lutte sans espoir si le naufragé n'est pas récupéré en temps utile. En effet, pour une personne immergée, la température de la peau égale bien vite celle de l'eau environnante. Comme moyen de défense, le corps humain empêche le sang d'atteindre en trop grande quantité les zones agressées, en diminuant le diamètre des vaisseaux périphériques c'est-à-dire ceux près de la surface de la peau et ceux des membres bras et jambes; ainsi la circulation sanguine est maintenue principalement dans le centre du corps.

Ce mécanisme, cependant, commence à faiblir dès que la température interne a atteint les 35°C; entre 32°C et 30°C, le naufragé perd conscience; entre 25°C et 21°C, le cœur ne peut plus faire son travail et la mort en résulte.

Bien que le processus décrit ci-dessus soit inéluctable, il y a moyen de retarder le moment fatal en prenant un certain nombre de mesures adéquates. La chute de la température du corps est en effet fonction de la température de l'eau, du temps d'immersion, de l'épaisseur de la peau et des tissus adipeux sous-cutanés, de la surface exposée directement à l'agression. Le facteur principal étant l'épaisseur du tissu adipeux sous-cutané, les personnes ayant beaucoup de «graisse» sont les mieux protégées. Quant aux autres, elles doivent remédier à l'absence d'une peau épaisse par le port d'une protection extérieure accrue. Si l'on doit quitter un navire, il est primordial de bien se couvrir, ne pas enlever de vêtements mais au contraire enfiler





un ou deux pull-overs, un imperméable, prendre des gants et un béret, enfiler son gilet de sauvetage par dessus le tout. Il est fortement déconseillé de boire un dernier «petit verre» avant de sauter, car l'alcool dilate les vaisseaux sanguins. Etant dans l'eau, il faut éviter de nager, car l'exercice musculaire accélère le refroidissement; on peut cependant nager quelques dizaines de mètres pour atteindre un canot ou un objet flottant pouvant servir de «radeau».

Il faut aussi essayer de reprendre assez rapidement le contrôle de sa respiration qui de saccadée devrait devenir lente et profonde.

HYPOTHERMIE PARADOXALE

Il arrive aussi qu'un naufragé encore vivant meure après avoir été sorti de l'eau. Cet accident est appelé le «refroidissement paradoxal»; il peut être

«naturel» ou être la conséquence de soins tardifs ou inadéquats.

Les zones superficielles du corps et les membres sont privés de sang comme décrit plus haut; quand la personne est sortie de l'eau, la température relativement plus grande de l'air va occasionner la dilatation des vaisseaux périphériques.

Rapidement, le sang «glacé» va arriver au cœur tandis que le sang relativement chaud va aller se refroidir dans les zones encore très froides; la température interne va alors continuer à baisser jusqu'à atteindre le niveau fatal qui occasionnera le «choc» et la mort surviendra par insuffisance cardiaque. Lorsqu'on a repêché un naufragé, il faut avant tout s'abstenir de lui donner le petit verre d'alcool qui, au lieu de le réchauffer, le tuera encore plus sûrement : cela arrivé à des naufragés repêchés toujours conscients et apparemment en bonne santé.

Il faut au contraire l'envelopper dans des serviettes brûlantes ou l'immerger dans de l'eau chaude (43°C à 46°C) ou le mettre sous une douche à même température; il faut cependant éviter de réchauffer les bras et les jambes qui devront se réchauffer naturellement petit à petit.

Ce n'est que lorsque la température aura atteint les 32°C - 34°C que l'on pourra commencer à abreuver le naufragé avec des boissons chaudes. Vous réserverez le petit verre d'alcool pour fêter «la petite victoire» contre la mort, lorsque le «presque noyé» pourra le prendre sans danger pour sa vie.

Dans un premier graphique, ont été rassemblées les données trouvées dans diverses publications en ce qui concerne le temps de survie dans l'eau froide; tous les auteurs n'obtiennent pas les mêmes résultats théoriques ou statistiques, c'est pourquoi les zones «50% et 100% de décès» sont parcourues par diverses lignes. Vous avez cependant sous les yeux une bonne synthèse de ce qui a été publié. Un second graphique très théorique donne la courbe de 100% de décès entre 20° et 26°C.

Il est cependant possible que quelques lecteurs aient connaissance de cas exceptionnels rencontrés au cours de la lecture de récits de guerre ou d'accident naval; je serais très intéressé de recevoir des informations accompagnées si possible de leur référence.

Pour conclure, je donnerai un conseil général : sachant que l'eau est dangereuse à cause de sa température relativement basse comparée à celle du corps humain, il faut toujours se mouiller progressivement et ne jamais se baigner en maillot de bain plus longtemps qu'un nombre de minutes équivalent à la température de l'eau pour être certain d'être dans les limites de sécurité puis espacer deux bains successifs de une à trois heures pour permettre au corps de rétablir sa température après l'agression.



maritiem panorama

door Henri Rogie.

Huidige bijdrage tot ons maritiem panorama brengt een beknopt overzicht van de havenactiviteiten van onze twee kusthavens tijdens het eerste semester van 1977.

OOSTENDE

Oostendse stadshaven in de kijker.

Zopas ontvingen wij de eerste semestriële statistieken voor 1977 m.b.t. de scheepvaarttrafiek van de Oostendse stadshaven. Specifiëren wij dat deze gegevens uitsluitend betrekking hebben op de trafiek in het havengedeelte beheerd door het stadsbestuur van de Ensorstad, waar alleen koopvaardischepen afgestemd op klassiek vrachtvervoer komen meren. De passagiers- en Ro/Ro-trafiek verricht in de RMT-haven wordt derhalve in dit artikel niet behandeld. Vóór het analyseren van dit eerste halfjaarlijks bilan 1977 blikken wij even terug op de resultaten van vorig jaar.

Even terugblikken op het jaar 1976.

Men zal zich herinneren dat 1976 voor de Oostendse stadshaven een schitterend rekordjaar was geweest. Ondanks de aanhoudende laagconjunctuur wist de handelshaven inderdaad een uitstekende prestatie te leveren : voor de eerste maal in haar geschiedenis overschreed de zeegoederentrafiek de 1 miljoen ton, wat meteen een absoluut rekord betekende. De globale overslag van goederen beliep immers 1.238.359 ton en vertegenwoordigde aldus een uitzonderlijk groeiritme van 34% t.o.v. het vorige jaar. Dit uitstekend jaarbilan was voornamelijk te danken aan het vrij expansieve aanvoercijfer dat met liefst 28% toenam om in globo 1.155.637 ton te bereiken. De 4 voornaamste aanvoertrafiek, nl. die van grintsoorten, petroleumderivaten, fosfaten en hout, hadden inderdaad een ruime vooruitgang geboekt.

Minder gunstig verliep echter de evolutie van de afvoertrafiek, die in globo slechts 82.722 ton bereikte, hetzij een regressie van 9% t.o.v. 1975. Voor dit negatief resultaat was de mindere afvoer van chemische produkten verantwoordelijk ingevolge de langdurige staking die tijdens het voorjaar in het UCB-bedrijf van Zandvoorde woedde.

Scheepvaartbeweging van het 1ste semester 1977.

Laat ons nu-bondig de geboekte resultaten bespreken m.b.t. dit eerste halfjaar 1977.

Gedurende de eerste zes maanden van dit jaar liepen in totaal 591 koopvaardischepen de Oostendse handelshaven binnen, tegenover 545 eenheden tijdens het overeenstemmend semester van 1976. Dit betekent een aanwinst van 46 schepen of ruim 8%.

Qua tonnenmaat vertegenwoordigde het invarend scheepvaartverkeer 509.752 BNT in globo, tegenover 373.407 BNT tijdens het eerste semester van vorig jaar. De toename bedraagt derhalve 136.345 BNT of 36% in procentuele cijfers uitgedrukt. Het is duidelijk dat het groeiritme van de globale tonnenmaat der binnengeloofde koopvaardischepen vrij scherper is afgetekend dan dat van hun numeriek aantal. Een weerspiegeling hiervan vinden wij logischerwijze in de evolutie van het goederenverkeer bij aan- en afvoer.

Aanvoertrafieken met ruim 27% omhoog.

De 591 binnengevaren koopvaardischepen tijdens dit 1ste halfjaar 1977 zorgden voor een gezamenlijk aanvoercijfer van 706.722 ton goederen. Het overeenstemmend semester van 1976 had in totaal 553.504 ton lossingen geboekt. De vooruitgang bedraagt derhalve 153.218 ton of ruim 27%, wat een vrij merkwaardig resultaat is.

Aanvoertrafieken	Goederenhoeveelheid	Aantal schepen	Herkomst
Grint	421.427t (+103.818)	211 (+49)	Gabbaertbank
Petroleumderivaten	159.440t (+14.996)	158 (—2)	Antwerpen
Fosfaat	30.080t (—219)	12(—)	Casablanca
Fenol	25.515t (+14.946)	25(+11)	Rotterdam
Vlaslemen	15.992t (+11)	28(—)	Kaliningrad

Dit uitstekend bilan is in hoofdzaak te danken aan de vrij expansieve trend van de fenol-, petroleum-derivaten- en grinttrafiek. Vooral de progressie van de grintaanvoer aan de gemoderniseerde diep-waterkaai was bijzonder afgetekend : een meerwaarde van liefst 103.818 ton zand- en grintsoorten (+32%) werden door de Engelse hoogzeebaggers van de Gabbaert-bank alhier aangevoerd.

Volgende tabel geeft de evolutie weer van de 5 voornaamste aanvoertrafiek van de Oostendse handelshaven :

Afvoercijfer met 10% opnieuw expansief.

In onze inleiding wezen wij op het regressief karakter van de afvoertrafiek tijdens het voorbije jaar. De achteruitgang beliep ca. 9% in relatieve cijfers

en was vooral te wijten aan de mindere afvoer van chemikaliën afkomstig van de Zandvoordse UCB-fabriek. Dit 1ste halfjaar 1977 werd het produktieritme aldaar niet meer geremd door sociale konflikten, wat duidelijk weerspiegeld is in de maritieme afvoer via de Oostendse stadshaven. Ten opzichte van de overeenstemmende periode in 1976, zijn de ladingen van chemische produkten inderdaad meer dan verdubbeld tijdens dit 1ste semester.

In totaal beliepen de ladingen 43.028 ton voor deze eerste zes maanden, tegenover 39.322 ton in 1976. De progressie bedraagt dus 3.083 ton of nagenoeg 10%. Hoe de drie voornaamste afvoertrafiek van de Oostendse stadshaven evolueerden tijdens de beschouwde periode vernemen wij aan de hand van volgende tabel :

Afvoertrafiek	Goederenhoeveelheid	Aantal schepen	Bestemming
Meststoffen	20.408t (+11.292)	33(+16)	D.D.R.
Zetmeel	7.013t (—752)	13(—3)	Balina
Voertuigen	1.925t (—487)	20(—2)	Syrië

Globale zeegoederentrafiek met ruim ¼ gestegen. Een aan- en af van respectievelijk 706.722 ton en 43.023 ton vracht, geeft ons in globo een zeegoederentrafiek van 749.750 ton. Ten opzichte van de eerste zes maanden van 1976 sluit dit eerste se-

mestrieel bilan af met een vrij positief expansieritme van 26%. Waarempel een uitzonderlijke prestatie in deze harde tijden van economische laagconjunctuur.

Aanvoer	Afvoer	Totaal
706.722 t	43.028 t	749.750 t
(+27%)	(+10%)	(+27%)

...

panorama maritime

Résumé du texte néerlandais

Malgré la crise économique persistante, c'est par un remarquable rythme d'expansion de quelque 26% que se clôture le premier bilan semestriel du trafic maritime des marchandises au port de commerce d'Ostende. La progression est la plus marquée sur le plan des arrivages, lesquels se chiffrent à 706.722 tonnes, augmentant aussi de plus de 27% par rapport au semestre correspondant de 1976. Quant aux embarquements, on note une nette relance du trafic alors que celui-ci ne fit que rétrograder tout au long de l'année écoulée. La progression s'élève maintenant à près de 10% pour un total de 43.028 tonnes embarquées.

Une évolution largement positive des principaux trafics de vrac à l'entrée, dont principalement celui des sables et graviers, ainsi que la reprise du trafic de produits chimiques à la sortie, ont en ordre majeur contribué à ce remarquable résultat global pour les six premiers mois de l'année en cours.

ZEEBRUGGE

Tout comme pour le port de commerce d'Ostende, c'est par un bilan nettement positif que se clôturent ces six premiers mois de l'année pour ce qui concerne le trafic maritime au port de Zeebrugge.

Tant au nombre des navires de mer réceptionnés qu'au tonnage des marchandises transbordées on voit s'afficher des chiffres en nette progression par rapport au semestre correspondant de l'année précédente. Fait remarquable et assurément réjouissant : la forte relance enregistrée sur le plan des embarquements ainsi que nous allons le détailler dans le bref aperçu qui suit.

Trafic maritime accru des unités Ro/Ro.

Au cours du semestre écoulé, pas moins de 4.129 navires de mer furent enregistrés à l'entrée au port de Zeebrugge. Ces unités représentaient une jauge globale de 12.474.556 TNB. Comparée à la période équivalente de 1976, il s'agit là d'une augmentation de quelque 8% quant au nombre d'unités récep-

tionnées, et de près de 12% pour ce qui concerne leur tonnage global.

Comme le montre le tableau récapitulatif suivant, la hausse enregistrée est surtout due au trafic activé des ferry-boats sur le link Zeebrugge-Angleterre. Notons que le nombre des pétroliers est en légère hausse alors que leur jauge totale marque une confortable progression.

Types	Nombre	Tonnage TNB
Trainferries	389 (+49)	668.780 (+66.218)
Carferries	2.201 (+228)	5.965.197 (+686.071)
Containerships	324 (+6)	1.860.071 (+236.409)
Oil tankers	245 (—30)	2.606.933 (+288.956)
Cargos	970 (+72)	1.373.575 (+11.552)
Total	4.129 (+327)	12.474.556 (+1.389.146)

Plus de 5 millions de tonnes à l'entrée.

Le mouvement portuaire que nous venons de commenter brièvement se reflète de façon bien évidente dans l'analyse du trafic des marchandises. C'est par un total de 5.218.370 tonnes que se clôture le bilan des débarquements, marquant ainsi un bonus de quelque 11% par rapport au semestre correspondant de 1976.

Il va de soi que la progression est la plus marquée au chapitre des marchandises Ro/Ro en provenance de l'Angleterre. L'accroissement des débarquements assurés par les unités trans-Manche est vraiment spectaculaire ainsi qu'en témoigne le tableau suivant retraçant l'évolution des 4 principaux trafics d'importation au port de Zeebrugge.

Importations	...	Tonnes	Accroissement
Pétrole brut		2.657.907	+13%
Fret. Ro/Ro		861.942	+23%
Mat. de constr.		839.256	+13%
Fret container.		440.573	+3%

Nette reprise des embarquements.

Le même phénomène se présente à l'analyse du trafic des marchandises à la sortie. En effet, c'est à nouveau le fret Ro/Ro, cette fois à destination de Dover, Felixstowe et Hull, qui enregistre la hausse la plus substantielle parmi les principaux trafics à l'exportation. Les embarquements de produits pétroliers sont également en hausse, alors que ceux de marchandises containerisées marquent enfin une nette reprise.

C'est donc grâce à la progression enregistrée à la rubrique des trois trafics précités (qui sont aussi les principaux trafics à la sortie) que le bilan total des embarquements affiche une hausse assez spectaculaire de 26% par rapport au 1er semestre 1976. En chiffres absolus, celui-ci s'élève à 1.564.159 tonnes contre 1.239.241 tonnes durant la période correspondante de l'année écoulée.

Exportations	Tonnes	Accroissement
Fret Ro/Ro	961.968	+28%
Fret container	370.353	+18%
Prod. pétrol.	108.007	+23%

Trafic global en hausse de 14%

Quelque 5.218.370 tonnes à l'entrée et 1.564.159 tonnes à la sortie nous donnent un bilan semestriel global de 6.782.529 tonnes de marchandises transbordées. Par rapport au semestre équivalent de 1976, il s'agit là d'un rythme de croissance de l'ordre de 14%.

Rappelons, à titre de comparaison, que notre Noordzeepoort accusa un trafic global de 12.528.398 tonnes de fret pour les douze mois de 1976. Le taux de croissance était alors de quelque 3,8% comparé à l'année 1975.

Période 1-6-77	Marchandises	Taux d'expansion
Entrées	5.218.370 t.	+11%
Sorties	1.564.159 t.	+26%
Total	6.782.529 t.	+14%

Passagers et véhicules en nette progression

Concluons ce bref exposé par un aperçu du trafic de passagers et de véhicules. Ainsi que le montre le tableau récapitulatif suivant, les six premiers mois de l'année en cours sont, une fois de plus, largement favorables pour notre grand port côtier. L'intensification de ces trafics est d'ailleurs nettement plus prononcée que pour l'ensemble de l'année 1976. En effet, ce bilan-là accusait un rythme d'expansion de 15% en de 20% quant au trafic de passagers et de véhicules respectivement. Voyons maintenant les chiffres pour ce qui concerne la période 1-6-1977.

Période 1-6-77	Nombre	Accroissement
Passagers	644.689	+23%
Véhicules	305.302	+21%



United Bonded Stores Dealers n.v.

S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1

Postzegelnieuws

De geschiedenis der scheepvaart op postzegels

door Eerste Meester A.A. Jacobs

Wie postzegeltentoonstellingen bezoekt waar het thema Scheepvaart aan bod komt wordt getroffen door de vele mogelijkheden die dit thema bieden kan. Bijv. schepen en scheepvaart in 't algemeen historische schepen, primitieve en moderne vissersboten, admiralen, ontdekkingsreizigers, kartografen, zeeslagen, enz.; kortom alles wat met de zee te maken had en nog heeft werd uitgebeeld in kleine veelkleurige en met enorm geduld vervaardigde kunstwerkjes : postzegels. De ganse scheepvaartgeschiedenis trekt aan onze ogen voorbij samengevat in enkele tentoonstellingskaders.

Vooraleer ons eigen werk kompetetief kan ingekaderd worden moet een zeer lange weg worden afgelegd. Eerst en vooral moeten we een plan opmaken en hier niet meer van afwijken; dit om de aankoop van vele zegels te vermijden die niet rechtstreeks in verband staan met de door ons gevolgde gedachtengang. Zo'n plan kan natuurlijk op velerlei manieren ontwikkeld worden, hier is er één van :

Wij starten bij het allereerste begin der scheepvaart, volgen de evolutie via de Egyptenaren, de Grieken, Rome tegen Karthago, de Heiligen Petrus en Paulus, de Middeleeuwen, de ontdekkingstochten, de Spanjaarden, de aarde is rond, Fransen en Engelsen in Amerika, wedloop om de beheersing der zeeën, de verdediging van Europa op zee, De onoverwinnelijke vloot, Nieuwe vooruitgang in de wetenschap, De grote tijd der Nederlanden, Frankrijk, verre reizen, 19e eeuw, de 20e eeuw, de tweede wereldoorlog.

Dat deze gedachtengang zomaar niet in een enkel artikel kan behandeld worden is duidelijk. Even klaar is dat men niet direct alle zegels bij mekaar kan krijgen en dat vaak meerdere jaren nodig zijn om een volwaardige verzameling samen te stellen. Met geduld bereikt men veel. Daarom is het best mogelijk dat men speurend in de catalogussen goedkopere zegels vindt dan in dit artikel aangegeven.

Het eerste tijdperk.

De voorhistorische mens legde met het gebruik van een gewone drijvende boomstam, om het in zeemanstermen uit te drukken, de kiel van het hedendaagse schip. Inderdaad een gewone drijvende boomstam, meer was het eerste schip niet. Later bond de mens enkele boomstammen aan elkaar en het vlot was geboren (Bolivië nr 106 Yvert).

Een reeds verbeterd vlot was de GUFA, die nog heden ten dage gebruikt wordt voor het vervoer van mensen, dieren en materiaal op de Eufraat en de Tigris (Irak nr 50).

Toen de mens het vuur en werktuigen ter beschikking kreeg, werd het mogelijk de boomstam uit te hollen : de kano werd een feit (Spaans Guinea nr 309).



Nr 309

Aanvankelijk werd het vlot voortbewogen door een roeierm (Frans Guyana nr 117).



Nr 118

Vanaf het eerste begin tot ± 4.000 jaar vóór Christus waagde men zich alleen op de rivieren en binnenzeeën. De stuurriem bracht hierin ver-

andering; voortstuwing en besturing kwamen in het bereik.

De eerste zeilboten verschijnen in de mondingen van rivieren zoals de Eufraat en de Nijl : De GHYASA is nog steeds in gebruik maar dan met een verbeterd zeil (Egypte nr 44).



Nr 110

Grote Voorvadersen

De Egyptenaren

1400 vóór Christus, de Egyptenaren wagen zich op de rode zee met het Kepentype (Egypte nr 108) naar het land Punt of naar «het land van GOD».



Nr 44

Geschiedkundigen vermoeden dat dit land ergens in Arabië of Somaliland moet gelegen hebben. Deze schepen waren uitgerust met zeilen en roeren, de zeilen waren reeds zodanig ontwikkeld dat men al enigermate gebruik kon maken van de zijdelingse winden. De schepen werden gebouwd op de plaats waar zich het huidige Suez bevindt. Pharao Necas II liet een kanaal bouwen dat de Nijl met de rode zee verbond, een voorloper dus van het huidige Suezkanaal.

Toen al was het duidelijk wie de zee beheerste kon zich waar maken op het land. Met de verwaarlozing van de Egyptische oorlogsvloot begint ook het verval van Egypte, en de Kretenzers en Phoeniciërs beginnen de maritieme rol van Egypte over te nemen (Polen nr 1242, Israël nr 134).



Nr 134

De doorvaart der Dardanellen in 1180 vóór Christus; de vaart der Argonauten om het Gulden Vlies te veroveren dat dag en nacht door een draak bewaakt werd; dit is althans de mythologische verklaring. In werkelijkheid ging het hier om een zakelijke onderneming die de wolhandel van Kolchos betreft (Griekenland nr 659).

De Grieken

Daar de wind onontbeerlijk was voor de zeilschepen vinden we in de Griekse mythologie dan ook een god voor elke soort wind :



Boreas : de Noorderwind (Griekenland nr 50aé)



Notus : de zuiderwind (Griekenland nr 51aé)



Afiliotis : de oostenwind (Griekenland nr 52aé)



Lips : de zuidwestenwind (Griekenland nr 54aé)



Zephir : de westenwind (Griekenland nr 55aé)



Kekias : de noordoostenwind (Griekenland nr 57aé)



Euros : de zuidoostenwind (Griekenland nr 60 aé)



Skiron : de noordwestenwind (Griekenland nr 61 aé)

Tijdens zijn langdurige en moeitelijke tocht van Troje naar Ithaka bepaalde Odysseus omstreeks 1100 zijn koers met behulp der sterren. Behalve een legendarische figuur blijft Odysseus ook het toonbeeld van de volmaakte zeevaarder (Griekenland nr 830).

De kolos van Rhodos, grote triomfboog aan de ingang van de haven (Griekenland nr 561) diende als baken. Zodra men zich van de kusten verwijderde werd de hemel hun enig baken.



Nr 561

De Grieken hadden een bijzondere verering voor Aphrodite, godin van alle wateren (Griekenland nr 829).

De eerste grote Griekse militaire onderneming op Zee : De Trojaanse oorlog; zij bedienden zich van schepen met 52 riemen en zij gebruikten schilden aan de zijkanten van het schip om zich te beschermen. (Turkye nr 1317).

In 492 vóór Christus zond Darius een eerste expeditie op Zee om de Griekse koloniën in Klein Azië te veroveren, maar zijn vloot vergaat in een storm ter hoogte van de berg ATHOS (Griekenland nr 769).

490 vóór Christus. Darius zendt 600 schepen om Sparta en Athena te vernietigen. Zijn troepen leiden een smadelijke nederlaag (Iran nr 701).

Hellas slaat de Perzische invasie af in 480 vóór Christus door de vloot van Xerxes te verslaan in de zeeslag van Salamis (Griekenland nr 428).



Nr 428



Nr 433

Deze gebeurtenis werd vereeuwigd door een machtig beeldhouwwerk : de overwinning van SAMOTHRACE, of de zege van Salamis genaamd en thans in het Louvre te Parijs te bezichtigen (Griekenland nr 961).

Later meer...



La Marine Impériale Allemande sur la côte belge 1914-1918 (IX)

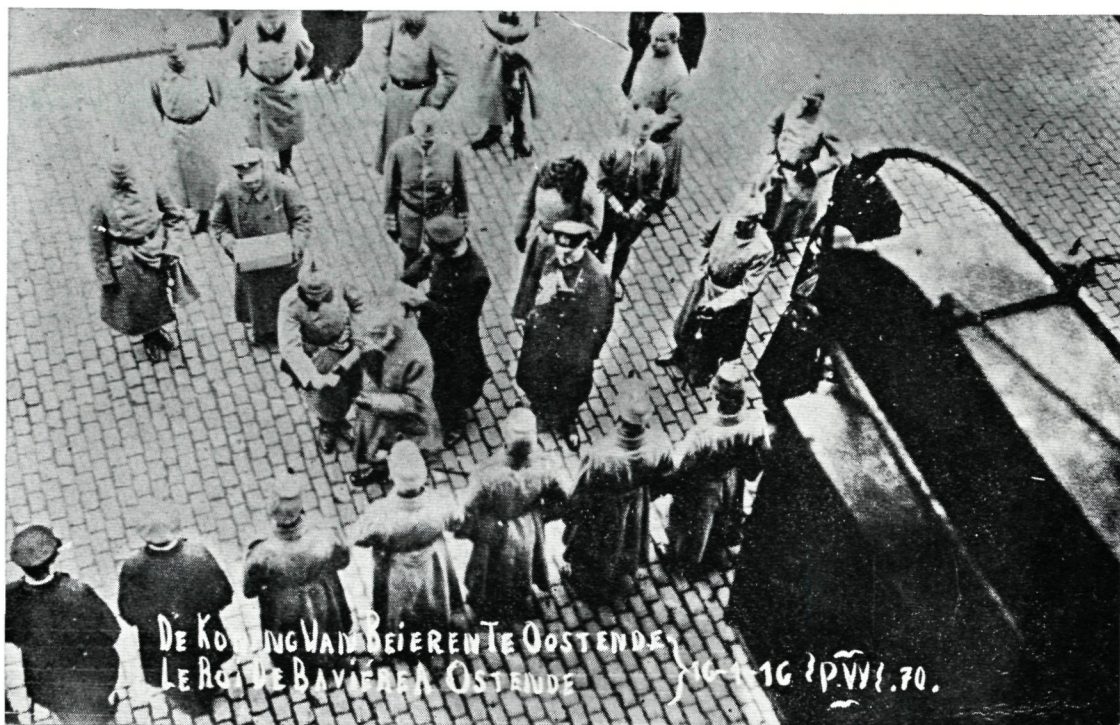
Par l'Amiral de Division (RET) L.F.R.E. PETITJEAN

-
- 24 septembre :
— Ret. UC.16
— Vap. Hol. «BATAVIER II» 1328 Tx, capturé et ramené à ZEEBRUGGE par UB.6
— BP. Fr. «OCEANIEN» 60 Tx + C (UB.37)
- 25 septembre :
— Vap. Fr. «AFRIQUE» 1743 Tx + (UB.37)
- 27 septembre :
— Dep. UB.38
— UC.1 Bar.130 S. du SMITH KNOCK
— UC.11 Bar.129 près LONG SAND LV
- 28 septembre :
— Dep. UB.38 et UC.26
— BP. Bri. «MARJORIE» 55 Tx + C (UB.12)
- 29 septembre :
— Ret. UB.37 avec canon avarié
— UC.26 Bar.133a devant BOULOGNE et 133b devant LE HAVRE
- 30 septembre :
— UC.6 Bar.131 sortie DOWNS N. bouée ELBOW
— UC.26 Bar.133c devant CHERBOURG
— Goe. Bri. «WILLIAM GEORGES» 151 Tx + C (UC.26)
— Vap. Bri. «MAYWOOD» 1188 Tx + M Bar.133b (UC.26)
— Vap. Fr. «IRMA» 844 Tx + (UB.38)
- 1 octobre :
— Voi. Fr. «DE VILLEBOIS-MAREUIL» 32 Tx + C (UC.26)
— Goe. Fr. «MUSSETTE» 215 Tx, Vap. Nor. «MALLIN» 478 Tx, Vap. Fr. «LE BLAVET» 1010 Tx et «CAP MAZAGAN» 760 Tx + C (UB.38)
— Vap. Bri. «VANELIUS» 1797 Tx + M Bar.133b (UC.26)
- 2 octobre :
— Arr. UC.17 EV. Otto WENNINGER
— Drifter Bri. «GIRL EVA» 76 Tx + M Bar.131 (UC.6)
- 3 octobre :
— Arr. UB.40 (type nouveau) EV. Karl NEUMANN
— Vap. Nor. «ADA» 1111 Tx + C (UC.26)
— Trois mat. Fr. «LA FRATERNITE» 477 Tx + (UB.38)
- 4 octobre :
— Cha. Br. «JERSEY» 162 Tx et «RADO» 182 Tx, vedette Bri. «JENNIE-BULLAS» 26 Tx + C (UB.19)
- 5 septembre :
— UC.1 Bar.132 devant CALAIS
— Cha. Bri. «ROVER» 42 Tx + C (UB.19)
- Van. Bri. «ISLE OF HASTINGS» 1575 Tx et Vap. Nor. «RISHOLM» 2649 Tx + (UB.26)
— Vap. Nor. «CEDERIE» 1129 Tx et «ROSENVOLD» 758 Tx et Goe. Fr. «CANTATRICE» 102 Tx + (UB.38)
- 6 octobre :
— Vap. Bri. «LANTERNA» 1685 Tx + M Bar.121 (UC.1)
- 8 octobre :
— Ret. UB.38
- 9 octobre :
— Ret. UC.26
- 13 octobre :
— Dep. UC.6
— Vap. Russe «MERCATOR» Bar.133a + M (UC.26)
- 15 octobre :
— Ret. UC.6
— UC.6 Bar.134 près ELBOW B
- 17 octobre :
— Dep. UC.4, UC.11 et UC.16
- 18 octobre :
— Dep. UB.23, UB.39 et UB.40
— UC.4 Bar 135 S. d'ALDOBOROUGH NAPES
— UC.16 Bar.136a près de FOLKESTONE
- 19 octobre :
— Arr. UB.18 EV. KIEL
— UC.11 Bar.137 E. du SHIPWASH
— UC.16 Bar.136b près ROYAL SOVEREIGN et Bar.136c devant NEWHAVEN et 136d près de BEACHY HEAD
- 20 octobre :
— Dep. UB.29
— Ret. UC.4, UC.11 et UC.16
— Vap. Bri. «BARBARA» 3740 Tx + C (UB.40)
— Vap. Bri. «HUGENOT» 1032 Tx + M Bar.126 (UC.11)
— Vap. Bri. «THE DUKE» 376 Tx, «THE MARCHIONESS» 553 Tx et «CLIBURN» 440 Tx + C (UB.18)
— Vap. Nor. «SECUNDO» 1512 Tx et Vap. Bri. «MIDLAND» 4247 Tx + (UB.39)
- 21 octobre :
— Dep. UC.6 et UC.17
— Voi. Bri. «COCK-O-THE WALK» 111 Tx + C (UB.40)
— Vap. Nor. «FULVIO» 303 Tx, «ROBBI» 878 Tx, «SNESTAD» 2350 Tx + (UB.18)
— Voi. Fr. «CONDOR» 740 Tx, «BRIZEUX» 2197 Tx et «JULIA» 166 Tx + (UB.23)

- Voi. Bri. «GRIT» 147 Tx et «PRINCESS MAY» 104 Tx et Vap. Nor. «FART 3» 232 Tx + C (UB.29)
- Vap. Dan. «HEBE» 775 Tx + C (UB.39)
- 22 octobre :
 - Dep. UC.1, UB.19 et UB.37
 - Vap. Hol. «FORTUNA» 1245 Tx + M Bar.136c (UC.16)
 - UC.6 Bar.138a près QUEENS CHANNEL et 138c près TONGHE LV
 - UC.17 Bar.140 entre HUMBER et FLAMBOROUGH HEAD
 - UB.18 rencontre un Q. Ship
 - Vap. Grec. «GEORGE M. EMBIRICOS» 3636 Tx + T (UB.29)
 - Vap. Nor. «ALIX» 1510 Tx et Dan. «ELGA» 1182 Tx + T (UB.39)
 - Goe. Fr. «MARIS STELLA» 106 Tx et Vap. Nor. «RISOY» 1130 Tx + (UB.40)
- 23 octobre :
 - Dep. UC.18
 - Ret. UC.6
 - UC.1 Bar.139 E. de CALAIS
 - UB.29 entre en combat avec Q. SHIP voilier «HELGOLAND» sans résultat
 - Vap. Nar. «VENUS II» 785 Tx et voi. Fr. ST PIERRE» 138 Tx + C (UB.23)
- 24 octobre :
 - Dep. UC.4, UC.11, UC.18 et UC.26
 - Ret. UC.1
 - Trois mat. Fr. «LA CANNEBIERE» 2454 Tx + (UB.18)
 - Bat. Pilote Fr. «ANTOINE ALOSIA» 29 Tx et Goe. Dan. «ALF» 196 Tx + C (UB.23)
 - Vap. Nor. «ANNA CURINE» 1147 Tx et Vap. Bri. «FARNFIELD» 2510 Tx + M Bar.126 (UC.11)
 - Goe. Bri. «TWIG» 128 Tx + C (UB.37)
- 25 octobre :
 - UC.11 Bar.141 N. du KENTISH KNOCK
- UC.18 Bar.143 en 3 groupes N. et S. du NEWARP et N. de YARMOUTH
- UC.26 Bar.144a près de BOULOGNE, 144b devant DIEPPE, 144c devant LE HAVRE
- Vap. Bel. «COMTESSE DE FLANDRE» 1810 Tx + T (UB.19)
- Goe. Fr. «ST YVES» 165 Tx + C dt canon (UB.23)
- 26 octobre :
 - Ret. UC.4, UC.17 et UB.40
 - UC.26 Bar.144d devant CHERBOURG
 - UC.4 Bar.142 devant SOUTHWOLD
 - Voi. Fr. «IDUNA» 165 Tx + C (UB.19)
 - Goe. Fr. «ST CHARLES» 520 Tx + C (UB.29)
 - UB.16, UB.17, UB.10, UB.38 et UC.16 sont postés à différents points pour marquer la route des destroyers qui effectuent un raid vers les côtes Bri. et Fr.
 - Vap. Nor. «PAN» 796 Tx + (UB.18)
 - Tra. Bri. «LORD ROBERT» 293 Tx + M Bar.137 (UC.11)
- 27 octobre :
 - Ret. UB.18 et UC.11
 - Vap. Nor. «BYGDO» 2345 Tx et Bri. «SPARTA» 480 Tx + M Bar.142 (UC.4)
 - Cha. Fr. «BLANC NEZ» 247 Tx + M Bar.144 (UC.26)
- 28 octobre :
 - Nav. Hôpital Bri. «GALEKA» 6772 Tx + M 144d (UC.26)
- 29 octobre :
 - Ret. UC.18
- 30 octobre :
 - Ret. UB.29 et UB.39
 - Cha. Fr. «ST HUBERT» 216 Tx + M Bar.144d (UC.26)
- 31 octobre :
 - Ret. UB.23
- 1 novembre :
 - Ret. UC.26 et UB.37

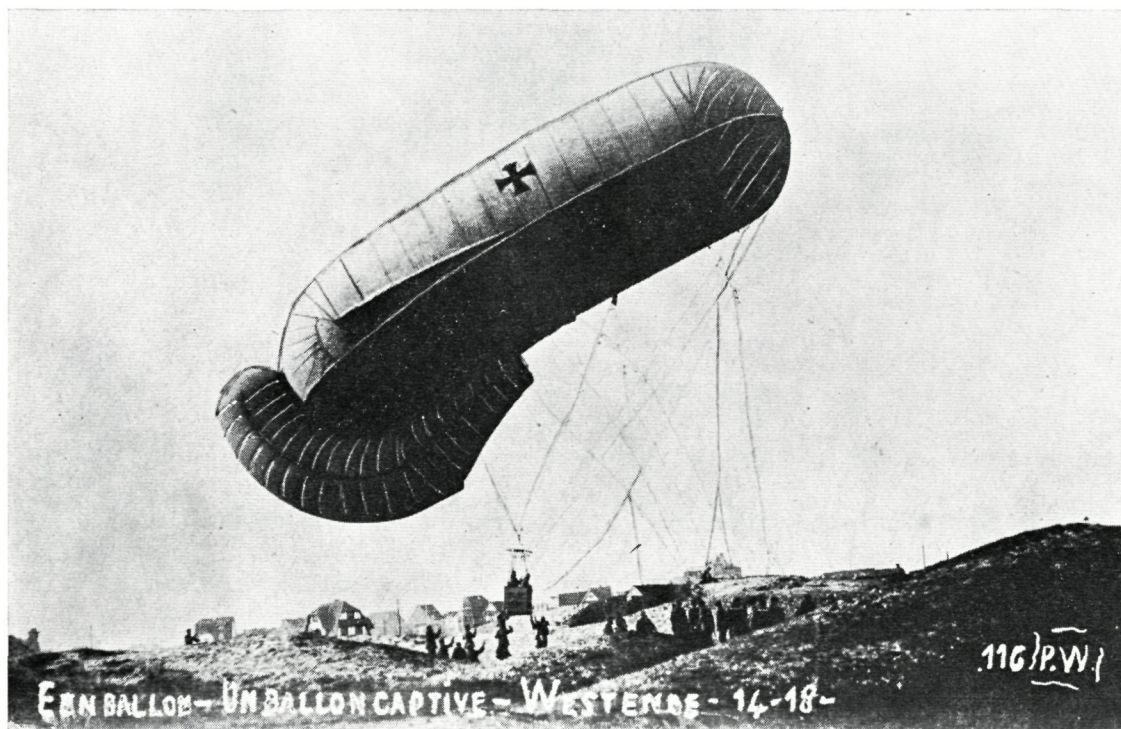
Défilé "Wapenplaats" Ostende.



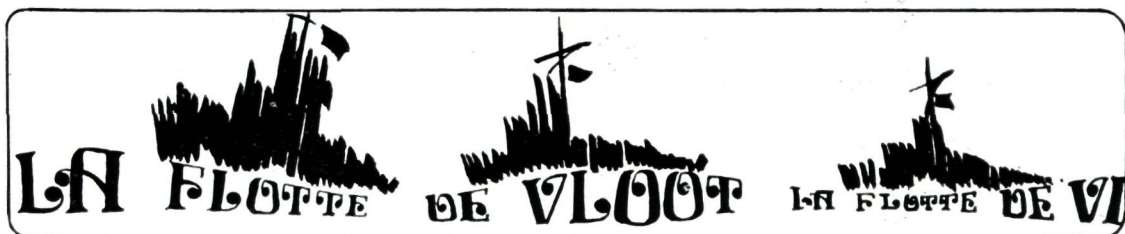


2 novembre :
 — Dep. UC.1
 3 novembre :
 — Ret. UB.19
 — Dep. UC.6

— UC.6 Bar.146 près de QUEENS CHANNEL
 — UC.1 Bar.145 devant GRAVELINES
 — Tra. Bri. «GLENPROSEN» 224 Tx + M Bar.143
 (UC.18)
 (à suivre)



INFO MARINE



bezoek vreemde schepen

visites navires étrangers

De Britse HMS HERMIONE bracht een niet-officieel bezoek aan ANTWERPEN van 1 tot 6 september '77. Dit schip stond onder bevel van Capt. J.A.B. THOMAS R.N.

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing : 2962 ton.

Afmetingen : 113.4 x 13.1 x 5.5 m

Bemanning : 260

...

De Britse HMS BIRMINGHAM bracht een niet-officieel bezoek aan ANTWERPEN van 7 tot 11 september '77.

Dit schip stond onder bevel van Captain P.J. SYMONS R.N.

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing : 3.500 ton

Afmetingen : 125 x 14 x 4.3 m

Bemanning : 299

...

De Franse zeilschepen BELLE POULE en ETOILE brachten een niet officieel bezoek aan GENT van 16 tot 19 september '77.

De schepen stonden onder bevel van Lieutenant de Vaisseau BATARD en Maitre Principal ARZEL.

KARAKTERISTIEKEN :

Afmetingen (meter) : 37,5 x 7,2 x 3,7/32,5

Bemanning : officieren : 1

onderofficieren : 9

matrozen : 20

...

De Nederlandse HRMS BUYSKENS bracht een routine-bezoek aan ANTWERPEN van 16 tot 19 september '77.

Het schip stond onder bevel van Cdt LTZ1 M. HAARMAN.

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing : 1.033 ton

Afmetingen : 60 x 11.1 x 3.7 m

Bemanning : 43.

Het Belgische zeilvaartuig A958 ZENOBE GRAMME van de Zeemacht bracht een routine-bezoek aan GENT van 17 tot 19 september '77.

Het schip stond onder bevel van Luitenant-ter-Zee G. SAILLE.

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing (ton) : 150

Afmetingen (meter) : 28.1 x 6.85 x 2.7

Masthoogte : 32 m

Bemanning : officieren : 2

onderofficieren : 6

matrozen : 6

...

De Duitse Ijsbreker EISVOGEL bracht een routine-bezoek aan OOSTENDE van 19 tot 21 september '77. Het schip stond onder bevel van de burgerlijke kapitein E. GUTJAHR.

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing (ton) : 560

Afmetingen (meter) : 40 x 10 x 4,8

Bemanning : officieren : 1

onderofficieren : 3

burgers : 15.

...

De Nederlandse mijnenbestrijdingsschepen VAN VERSENDAAAL, ALBLAS en VAN DER WEL brachten een routine-bezoek aan OOSTENDE van 19 tot 21 september '77.

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing (ton) : 169

Afmetingen (meter) : 30,3 x 5,6 x 1,6

Bemanning : 14.

...

Het Britse Patrouillevaartuig H.M.S. JERSEY bracht een routine-bezoek aan GENT van 22 tot 27 september '77.

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing (ton) : 1250

Afmetingen (voet) : 195,3 o.a. x 35,8 x 14

Bemanning : 24.

Het NAVO Smaldeel STANAVFORCHAN bracht een niet-officieel bezoek aan de haven van BRUSSEL van 27 september tot 3 oktober '77.

Het NAVO Smaldeel STANAVFORCHAN bestond uit 6 mijnenvegers/jagers :

— HLNMS ONBEVREESD	NEDERLAND
— BNS BOVESSE	BELGIE
— FGS WOLFSBURG	D.B.R.
— HMS KIRKLISTON	GR. BRIT.
— HNLMS ABCOUDÉ	NEDERLAND
— FGS SCHLESWIG	D.B.R.

Het NAVO Smaldeel STANAVFORCHAN stond onder bevel van CDR P.L. BAKKER, aan boord van de ONBEVREESD.

KARAKTERISTIEKEN :

HNLMS ONBEVREESD :

WATERVERPLAATSING : 790 ton

Afmetingen : 172x36x10,6 voet

Bemanning : 70.

BNS BOVESSE :

WATERVERPLAATSING : 780 ton

Afmetingen : 172,5x35x11 voet

Bemanning : 72

FGS WOLFSBURG :

WATERVERPLAATSING : 420 ton

Afmetingen : 147,7x27,2x8,5 voet

Bemanning : 46.

HMS KIRKLISTON :

WATERVERPLAATSING : 425 ton

Afmetingen : 153x28,8x8,2 voet

Bemanning : 38.

HNLMS ABCOUDÉ :

WATERVERPLAATSING : 453 ton

Afmetingen : 149,8x28x6,5 voet

Bemanning : 38.

FGS SCHLESWIG :

WATERVERPLAATSING : 420 ton

Afmetingen : 147,7x27,2x8,5 voet

Bemanning : 46

Het Franse hydrografisch schip «L'ASTROLABE» bracht een routine-bezoek aan OOSTENDE van 12 tot 15 oktober '77.

Het schip stond onder bevel van Capitaine de Corvette CAVAREC.

KARAKTERISTIEKEN :

WATERVERPLAATSING (ton) : 440

Afmetingen (meter) : 42,7x8,5x2,9

Bemanning : 33.

Het Franse kustbegeleidingsschip «L'ADROIT» bracht een routine-bezoek aan GENT van 27 oktober tot 1 november '77.

Het schip stond onder bevel van Lieutenant de Vaisseau KANENGIESER.

KARAKTERISTIEKEN :

WATERVERPLAATSING (ton) : 400

Afmetingen (meter) : 53x7,3x3,1

Bemanning : 46.

Het Franse hydrografisch schip «ESPERANCE» bracht een routine-bezoek aan ANTWERPEN van 29 oktober tot 2 november '77.

Het schip stond onder bevel van Lieutenant de Vaisseau REVEST.

KARAKTERISTIEKEN :

WATERVERPLAATSING (ton) : 1360

Afmetingen (meter) : 63,5x9,8x5,9

Bemanning : 32.

De Britse YARMOUTH NAVIGATOR bracht een routine-bezoek aan OOSTENDE van 8 tot 9 november '77.

KARAKTERISTIEKEN :

WATERVERPLAATSING (ton) : 140

Afmetingen (meter) : 17x6x3

Bemanning : 8.

Het Britse fregat PHOEBE bracht een routine-bezoek aan ANTWERPEN van 10 tot 14 november '77.

Het schip stond onder bevel van Capitaine H.M. BALFOUR

KARAKTERISTIEKEN :

WATERVERPLAATSING (ton) : 2860

Afmetingen (meter) : 113,4x12,5x5,5

Bemanning : 251.

Het Nederlandse patrouillevaartuig HADDA bracht een routine-bezoek aan OOSTENDE van 11 tot 14 November '77.

Het schip stond onder bevel van LTZ W. LEINDERS

KARAKTERISTIEKEN :

WATERVERPLAATSING 225 ton

Afmetingen : 36,3x6,2x1,8 m

Bemanning : 27.

Het Amerikaanse fregat JOSEPH HEWES, bracht een routine-bezoek aan ANTWERPEN van 17 tot 20 november '77

Het schip stond onder bevel van Commander R.J. FROMHOLTZ.

KARAKTERISTIEKEN :

WATERVERPLAATSING (ton) : 3963

Afmetingen (meter) : 135,5x14,3x7,6

Bemanning : officieren : 21

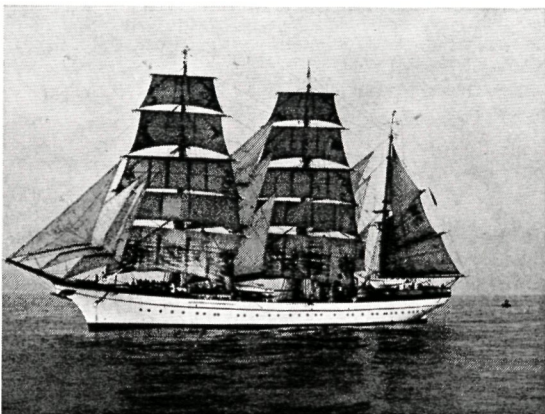
onderofficieren en matrozen : 250.

DUITS ZEILOPLEIDINGSSCHIP TE ANTWERPEN

Naar aanleiding van «Europalia 77» heeft het Duits zeilopleidingsschip «Gorch Fock» van 26 tot 31 oktober 1977 de stad Antwerpen bezocht.

Dit opleidingsschip dat onder bevel stond van Kapitein-ter-Zee Hans Freiherr von Stackelberg, was toegankelijk voor het publiek op 29 en 30 oktober 1977.

De «Gorch Fock» is het enig nog varende zeilschip van de Bondsrepubliek en werd in 1958 in Hamburg gebouwd. Sindsdien wordt het schip door de Duitse marine als opleidingsschip voor jonge officieren en gedeeltelijk voor jeugdige manschappen gebruikt.



HOGЕ SPAANSE ONDERSCHIEDING
voor Vice-Admiraal J. VAN DYCK



Tijdens een receptie heeft de h. Nuño Aguirre de Carcer, ambassadeur van Spanje in België, in naam van de Koning van Spanje, het **Spaanse Groot Kruis van Zeeverdiensten** overhandigd aan vice-admiraal Julius Van Dyck, chef van de algemene staf van de Belgische Zeemacht.



BEVELSOVERDRACHT MARINEBASIS OOSTENDE

De Marinebasis van Oostende te Oostende heeft op 28 oktober 1977 een nieuwe bevelhebber gekregen.

Fregatkapitein P. Marin, die op 22 januari 1975 bevelhebber werd van de Marinebasis Oostende, heeft deze verlaten om de functie waar te nemen van Commandant van de Standing Naval Force Channel (STANAFORCHAN).

Zijn opvolger, Korvetkapitein P. MAWET, was commandant van de Nautische school te Lombardzijde. Tijdens een korte plechtigheid, die plaatsgreep op de Marinebasis van Oostende, schouwde Fregatkapitein P. Marin het eredetachement en sprak hij een laatste maal tot zijn officieren, onderofficieren en manschappen; nadien ging Kapitein-ter-Zee E. Poulet, Commandant van de Groepering Operaties over tot de investituur van korvetkapitein P. MAWET.



Na het behalen van het stafbrevet in 1967 werd Fregatkapitein Marin geplaatst aan boord van de Zinnia als 2de Comd. In 1969 voerde hij het bevel van het 124ste smaldeel kustmijnvegers. Tijdens de periode 1970-1972 deed hij dienst als hoofd van de dienst Operaties achtereenvolgens in de staf van de Groepering Operaties te Oostende en in de staf van de Zeemacht te Brussel.

Bevorderd tot Fregatkapitein in september 1972 werd hij Commandant van de Zinnia begin 1973. Begin 1974 nam hij het bevel over de Marinebasis Oostende.

Hij neemt thans de functie op van Commandant van de Standing Naval Force Channel (STANAFOR-CHAN), een multinationale mijnenbestrijdingsgroep die afhangt van de opperbevelhebber van de Ka-naalszone.

Korvetkapitein Pierre MAWET werd geboren te Jupille sur Meuse op 4 november 1930, en vervoegde de Zeemacht in januari 1949.

Gesproten uit de Hogere Zeevaartschool Antwerpen

en na een bijkomende vorming bij Franse Nationale Marine, werd hij Vaandrig-ter-Zee 2e klas benoemd op 31 december 1952.

Hij diende in de verschillende graden aan boord van meerdere varende eenheden en brengt o.a. in 1953 een periode van 6 maanden door in Belgisch Congo. In 1956 maakt hij deel uit van de staf, die in de V.S. de hoogzeemijnenveger «ARTEVELDE» overnam.

Na het volgen van de cursus Duiker-Ontmijner bij de Koninklijke Nederlandse Marine, neemt hij gedurende verscheidene jaren het bevel over de groep duikers-ontmijners. Benoemd tot de graad Korvetkapitein op 26 maart 1969 oefent hij achtereenvolgens de functie uit van hoofd van de sectie operaties op de Staf van de Zeemacht te Brussel en bij de Groepering Operaties van de Zeemacht te Oostende.

In 1975 neemt hij het bevel over van een smaldeel mijnvegers en in 1976 werd hij Commandant van de Nautische school.



Neptunus viert zilveren jubileum



Van links naar rechts : Oud-redactiesekretaris R. HUILMAND; oud-tekenaar W. BOSSCHEM; huidig hoofdredakteur E. VAN HAVERBEKE; voormalig hoofdredakteur korvetkapitein (D) o.r. F. LAUWEREINS; Divisieadmiraal o.r. L. PETITJEAN, Neptunus-stichter korvetkapitein (r) VAN PAEPEGHEM, Neptunusdirecteur Fregatkapitein J.C. LIENART en Neptunus-beheerder Kapitein ter Zee E. POULLET.

Tijdens een persconferentie, gevolgd door een receptie en rijstafel in de Mess Officieren van de Marinekazerne Bootsman Jonsen, vierde Neptunus op een bescheiden wijze het 25 jarig bestaan van het tijdschrift.

Gastheer was Fregatkapitein J.C. Liénart, die op een humoristische wijze het 25 jaar lief en leed schetste van ons Zeemachttijdschrift.

Enkele afwezige redaktiemedewerkers, oud-hoofdredakteurs, oud-voorzitters en ondervoorzitters hadden zich laten verontschuldigen en hun spijt uitge-

drukt niet aanwezig te kunnen zijn op deze dag, zo o.m. Kapitein ter Zee P. Van Schoonbeek, Kapitein ter Zee Pajot, Kapitein ter Zee (D) o.r. Van Laethem, Commandant o.r. Malaise, Commandant o.r. Prigneaux, Fregatkapitein Scheurmans, Luitenant ter Zee 1e Kl. M. Gorts.

Onder de aanwezige «oudgedienden» van Neptunus, echter heel wat vertrouwde gezichten, zoals Divisieadmiraal Petitjean, oud-redactiesekretaris Raymond Huilmand, oud Neptunustekenaar Willy Bosschem, Korvetkapitein(D)o.r. Lauwereins, Eerste Meester



Oud-medewerkers, medewerkers, gasten en pers tijdens de receptie.

Chef (R) L. De Coster en last but not least, de stichter van Neptunus, Korvetkapitein (R) Van Paeppegem.

De Maritieme, Nationale en Plaatselijke pers was eveneens bijzonder goed vertegenwoordigd, evenals de bijna voltallige raad van beheer van Neptunus.

In zijn toespraak - doorspekt met talrijke anekdotes - had voorzitter J.C. Liénart een speciaal woord van dank voor al deze oud-medewerkers, met een knipoogje naar Carlo Adam, die van het verre Chatelet kwam. Bij deze gelegenheid werd eveneens het eerste nummer van de 25ste jaargang voorgesteld... zo van de drukpers, een lijvig nummer, royaal geïllustreerd met mooie kleurenkaf en -

bijna zeggen we vanzelfsprekend - met de nodige drukfouten.

Het 25 jarig jubileum werd met een prettige dag... géén militair gedoe schreef Herman Moerman, maar de gezelligheid van vrienden onder mekaar... en hij heeft nog gelijk ook.

Nu, om de 25 jaar mogen de bloempjes wel eens buiten gezet en met al die drukte was de redactie zelf vergeten de toelating aan de raad van beheer te vragen - mea culpa. Maar kom, laten we maar bekennen, dat de slotzin uit de brief van Vice-Admiraal J. Van Dyck, Stafchef Zeemacht »...voor de ganse redactie, van scheepsjongen tot kapitein, een hartelijke zilveren Bravo Zulu» ons genoeg heeft gedaan, bijzonder aan de scheepsjongen !

E.V.H.

VERENIGING HULPBETOON **ASSOCIATION D'ENTRAIDE**

Een goede week voor «Hulpbetoon Zeemacht».

De voorlaatste week van september, was -figuurlijk althans - een zonnige week voor de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

Vice-Admiraal J. Van Dyck, voorzitter, mocht opnieuw twee royale giften ontvangen ten voordele van de sociale werking van de vereniging.

Deze giften, steken een riem onder het hart en steken tevens schril af tegen de onverschilligheid van bepaalde personeelsleden Zeemacht tegenover de sociale werking van de Vereniging voor Hulpbetoon, maar kom laten we deze grieventrommel sluiten voor beter nieuws.

In zijn dankwoord, beklemtoonde de Stafchef het nut van de Vereniging voor Hulpbetoon, welke met beperkte middelen in het voorbije jaar ca. 1.000.000,-F heeft uitgegeven als tussenkomst voor de Zee-

Korvetkapitein **LESCRAUWAET** overhandigt de check.



Marine Basis Antwerpen

Op 23 september jl., tijdens een intieme plechtigheid overhandigde een glunderende Korvetkapitein L. Lescauwaet, commandant van de Marine Basis Antwerpen aan Vice-Admiraal J. VAN DYCK, een check van 80.000,-fr, bestemd voor de sociale werken van de Vereniging. Deze som was de opbrengst van de «opendeurdagen» ingericht te Kallo.

machtweduwen-wezen, gehandicapten een hulpbehoevende personeelsleden Zeemacht. Het is ondermeer door dergelijke giften dat de Vereniging in staat is talrijke tussenkomsten te verrichten.

Is de Marine Basis van Antwerpen geen grote basis, het personeel bezit er in ieder geval een groot hart.

Logistieke Groepering Zeemacht.

Op 21 september jl. tijdens een ontvangst in de Mess Officiëren, overhandigde Kwartiermeester Viaene, namens zijn collega's een check van 10.000,-F aan Vice Admiraal J.P. Van Dyck, bestemd voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

In zijn dankwoord citeerde de Stafchef enkele specifieke gevallen gevallen waar de Vereniging is tussengekomen en liet tevens opmerken dat gezien de aard van de tussenkomsten het voor de Vereniging bijzonder moeilijk is een uitgebreide publi-

citeit over de werking te verspreiden. Hij vroeg dan ook aan de aanwezigen door persoonlijk contact en gesprekken hun collega's in te lichten over het bestaan en de werking van Hulpbetoon.



HOOG BEZOEK AAN EGVERMIN



van l. naar r. : Kolonel J. OSPINO SILVA; Contralmirante José BRICENO AGELVIS en Fregatkapitein J.C. LIENART

In de maand oktober jl., bracht Contralmirante José Ali Briceño Agelvis, Hoofd van de Intelligentiëdienst van de gezamenlijke Staf van de Marine van Venezuela, een werkbezoek aan de Mijnenbestrijdingsschool, hij was vergezeld van Kolonel Juan Enrique Ospino Silva, militair attaché van Venezuela. Na een uitleg over de werking Mijnenbestrijdingsschool door Fregatkapitein Van Begin, hield Fregatkapitein J.C. Liénart een uiteenzetting over de nieuwe mijnenjagers.

PRIJS METEOROLOGISCH WAARNEMINGSWERK

Tijdens een korte plechtigheid in het bureau van de Commandant Groepering Operaties Zeemacht, reikte Kapitein ter Zee (SBH) E. Pouillet, de prijs voor Meteorologisch waarnemingswerk uit aan Kwartiermeester Van Den Heuvel.

Door het toekennen van deze prijs - een World Atlas of Shipping - houdt de Directie Meteorologie van de Regie der Luchtwegen eraan haar erkente-

lijkheid te betonen tegenover haar verdienstelijke medewerkers aan boord van de Belgische geselecteerde schepen voor hun vrijwillige en belangloze inzet bij het meteorologisch waarnemingswerk op zee.

De prijs werd toegekend aan Kwartiermeester Van Den Heuvel als beloning voor zijn gewaardeerde waarnemingen uitgevoerd aan boord van de A-960 «GODETIA».



KAPITEIN TER ZEE J.P. PESCH OP RUST



Kapitein ter Zee J.P. Pesch werd geboren op 20 december 1921.

In augustus 1929 is hij kadet aan boord van het schoolschip MERCATOR. In maart 1941, op 19-jarige leeftijd, meldt hij zich als oorlogsvrijwilliger bij de ROYAL NAVY en doorloopt hij het NAVAL COLLEGE te GREENWICH. Hij wordt onderluitenant benoemd in 1941. Hij neemt deel aan de konvoiescortes op MOURMANSK (URSS) aan boord van HMS HEBE. In 1942 begeleidt hij konvoeien op MALTA en neemt deel aan de ontscheppingen in Noord-Afrika, SICILIE en ITALIE. Op 22 november 43 wordt de HMS HEBE gekelderd in de Adriatische Zee. Terug in ENGLAND volgt hij een specialisatiecursus in navigatie op HMS DRYAD. In mei 44 wordt hij overgeplaatst op het fregat HMS/FOWEY en neemt deel aan konvoiescortes tussen SCHOTLAND en GIBRALTAR. In maart 1945 bevindt hij zich terug in België bij de Naval Party 1733 te OOSTENDE. Hij doet er dienst bij de Naval Despatch Boat Service en nadien op het Bureau Operaties.

Van maart tot augustus 46 volgt hij de cursus van duiker-mijnendemonsterder te LEIDEN en IJMUIDEN (Nederland). Hij leidt nadien de ontminningsoperaties van de haven van ZEEBRUGGE aan boord van de MFV 193, tussen 46 en 51 en verzekert tevens de ontminning te land van de Belgische kuststrook. In maart 1951 neemt hij de functie van 1e Luitenant aan boord van het fregat «LTZ BILLET» op, schip waarop hij het bevel voert van december 1952 tot november 1953. Van november 1953 tot april 1954 bevindt hij zich in de USA (YORKTOWN - BOSTON - NORFOLK - DAM NECK) waar hij cursussen volgt van mijnenvegen, gevechtinformatie, artillerie, enz. Bij zijn terugkeer wordt hij aangeduid als Commandant van de Nautische School tot in maart 1957, ogenblik waarop hij 2e Commandant wordt van de TNA KAMINA. Van februari 1959 tot maart 1960 is hij commandant van dat schip, om nadien tot december 1962 de functie van Stafchef uit te oefenen in het Centrum voor Marinevorming te SINTE-KRUIS. Van januari 1963 tot juli 1964 is hij opnieuw Commandant van de KAMINA, die inmiddels is omgebouwd tot schoolschip en logistiek steunschip. Hij volgde de cursussen aan het NATO-College te PARIJS van augustus 1964 tot februari 1965, om in april van dat jaar benoemd te worden tot Commandant van de Groepering Opleiding en Training van de Zeemacht te SINTE-KRUIS.

Op 1 februari 1968 wordt Kapitein-ter-Zee PESCH

Commandant van de Operationele Groepering van de Zeemacht.

Hij werd tot Korvetkapitein bevorderd op 26 juni 1956, tot Fregatkapitein op 26 maart 1962 en tot Kapitein-ter-Zee op 26 maart 1966.

Op 15 oktober 1970 verliet hij Oostende om bij de Staf Zeemacht de functie van Adjunkt-Stafchef Zeemacht uit te oefenen (ZSL) om tenslotte zijn loopbaan te eindigen in Engeland, waar hij van 1 augustus 1973 tot eind september 1977 een belangrijke functie bekleedde - Adjunkt planning -bij CINCHAN.

KAPITEIN TER ZEE L. de SCHUTTER



Samen met CPV Pesch, verlaat Kapitein ter Zee L. de Schutter, eind dit jaar de Zeemacht, om op rust te gaan.

Hij werd geboren te Brussel op 12 december 1921. Van 1939 tot 1941 was hij kadet aan boord van het schoolschip MERCATOR. In september 1941 engageerde hij zich bij de Royal Navy als raidshipman, waar hij cursus volgde op het College te Greenwich en vervolgens te Chatam.

In januari 1942 scheepte hij in aan boord van de H.M.S. LOCHINVOR als onderluitenant R.N.V.R. en in september van het zelfde jaar aan boord van de H.M.S. SUKNA SEAPA, om vervolgens 1e Luitenant te worden aan boord van de H.M.S. 35.

Van april tot december 1944 was hij a/b van de roemrijke BUTTERCUP, waarmee hij deelnam aan de bescherming van talrijke konvoeien op de Atlantische Oceaan en aan de ontschepping in Normandië.

In 1945 ging hij over naar de Belgische Zeemacht met de graad van Luitenant ter Zee. In de periode van 1945 tot 1958, was hij o.m. ordonance-Officier van de Prins Regent, hoofd Operaties bij het Maritiem Commando van de Kust, Commandant a/b van de M 189 en M 187, nam hij deel aan de Koreareis met de KAMINA, was hij commandant a/b van de GERLACHE en tenslotte Commandant van het mijnenveegflotielje. Na deze periode van inschepping werd hij van 1958 tot 1964 commandant van de Mijnenbestrijdingsschool, vervolgens Staf-officier bij CINCHAN. Van 1967 tot 1970 was hij Commandant van de Groepering Opleiding en Training om vervolgens van 1970 tot 1973 Adjunkt Stafchef Planning te worden bij CINCHAN.

Kapitein ter Zee L. de Schutter beëindigde zijn loopbaan te Brussel waar hij van 1974 tot dit jaar de functie van Adjunkt Stafchef Zeemacht uitoefende. De redactie van Neptunus wenst hem een goede vaart en gunstige wind, na deze verdienstelijke loopbaan.



KWARTIERMEESTER ROGER DECOCK ONVERWACHTS OVERLEDEN

Op 18 augustus jl. is kwartiermeester Roger Decock aan een hartaanval overleden.

Hij werd geboren te Brugge op 16 januari 1928, en begon zijn militaire dienst als milicien bij het 5de Linie op 1 februari 1949. Hij werd korporaal benoemd op 1 mei 1958.

Op 16 april 1962 kwam hij als haarkapper bij de Zeemacht, en op 2 februari 1967 muteerde hij naar Comservost, waar hij op 1 juni 1974 als kwartiermeester benoemd werd.

Hij mocht reeds verschillende eretekens in ontvangst nemen o.a.

- het militair ereteken 2de klasse op 01-10-1960
- het militair ereteken 1ste klasse op 15-11-1965
- de zilveren médaille Leopold II op 15-11-1970
- de gouden medaille Leopold II op 15-11-1975

De redactie biedt aan mevrouw Decock en de familie haar oprechte deelneming aan.

VERPOUCKE WILLY 1MC OVERLEDEN

Geboren te Oostende op 29 december 1922.

Nam dienst als oorlogsvrijwilliger op 10 oktober 1944 voor de duur van de oorlog bij het 1ste bataljon genie.

Verliet op 18 december 1945 het leger.

Nam terug dienst bij het leger op 8 mei 1951 bij het voertuigen arsenaal.

Op 1 juni 1952 benoemd tot sergeant.

Kwam op 8 juni over naar de Zeemacht en werd als bankwerkermechanicien tewerkgesteld op de zeemachtbasis Oostende, later op de logistieke groepering.

Werd op 26 maart 1977 benoemd tot 1MC.

Overleed op 24 juli 1977.

De redactie biedt aan mevrouw Verpoucke haar zeer oprechte deelneming aan.

EERSTE MEESTER CHEF L. BROUNS OVERLEDEN

Dinsdagvoormiddag 25 oktober jl. werden we verwittigd dat Eerste Meester Chef Louis Brouns overleden was in de St.-Jozefskliniek te Oostende. Dat dit bericht ontsteltenis verwekte dient niet gezegd, inderdaad Chef Brouns was nog kerngezond de dag voordien op zijn werk. Een hersenbloeding verraste deze charmante en dienstwillige (46 jarige!) onderofficier in zijn slaap.

Op 1 oktober 1951 stapte hij als jonge vrijwilliger de toenmalige Zeemachtkazerne Generaal Mahieu, binnen om er zijn eerste opleiding te ontvangen. In 1953 was hij werkzaam in het «Bemanningsdepot» om eind 1953 naar het pas opgerichte Centrum voor Marinevorming te St.-Kruis, te muteren, waar hij als onderrichter werd aangesteld.

In 1959 werd hij overgeplaatst naar de dienst bevoorrading van de Marine Basis te Oostende, om tenslotte in 1971 naar de centrale QM-Kust te worden gemuteerd.

Louis Brouns was een goed en bekwaam onderofficier, die stil en zonder zich veel te laten opmerken, op een perfecte manier zijn taak uitvoerde. Eerste Meester Chef L. Brouns, was gehuwd en had twee kinderen (Olivia en Walter) waarvan de dochter Olivia eveneens bij de Zeemacht - als DAMAR - werkzaam is.

Moge de herinnering aan dit schoon en dienstvaardig leven voor zijn dierbaren en voor ons allen een blijvend voorbeeld en steun zijn.



International Electronics Service N.V. "INES,,

Terbekehofdreef 54 — 2610 WILRIJK

Tel. 031-28.10.32 (10 lijnen) - Telex 31895

○ Afdeling Marine en Systemen ○

Agenten voor: Anschutz, Amplidan, Bouyer, Decca Isis, Decca Navigator, Decca Radar, Decca Survey, Hastie, Hovermarine, M.A. De Keljzer, Ginge, Jungner, Redifon, Ring-Master, Simrad

INFO RESERVE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

De reserveofficiëren, hierna vermeld werden op 27 september 1977 in de hogere graad benoemd. Zij nemen ancienniteitsrang op de naast hun naam vermelde datum.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade supérieur le 27 septembre 1977. Ils prennent rang d'ancienneté à la date en regard de leur nom.

Benoemd tot reserveluitenant ter zee 1ste klas.

Nommés au grade de lieutenant de vaisseau de 1ère classe.

VANMEIR. N.
DUMONCEAU de BERGENDAL J.
DE WILDE J.
BOISDENNGHIEN M.
CLAREMBEAUX M.
DECHAENE E.
LAMBRECHT P.
MOONENS J.

Benoemd tot reserveluitenant ter zee.

Nommés au grade de lieutenant de vaisseau.

DEGEIMBRE R.
FORRET W.
DE KEYSER C.
de BEAUFFORT H.
HARDY J.

Benoemd tot reservevaandrig ter zee.

Nommé au grade d'enseigne de vaisseau.

VAN CAMP E.

ASSOCIATION NATIONALE DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE A.S.B.L.

NATIONALE VERENIGING DER OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT V.Z.W.

Volgende reserveonderofficiëren werden benoemd tot MTR in de reserve in september 1977.

Les sous-officiers de réserve dont les noms suivent sont nommés au grade de MTR dans la réserve en septembre 1977.

DALAIENNE R.
BOGAERT Ch.
CLAEYS G.
DANLOY P.
DE BRUYCKER J.
DEGANCK Ch.
DE LOOSE E.
DHONT D.
DUBBELMAN M.
ELZEWIJCK L.
FRANCESSCHINI V.
GALAND J.
HARVENT M.
HELLEBUYCK G.
HENDRIKS F.
LAMBRECHT D.
LOOSE F.
MEIRE G.

MORLION J.
NICODEME J.
NOORTS J.
ROELANDT G.
SEPPION D.
TOFFOLO G.
VANDAEI J.
VAN de PLAS
VAN DE VOORDE R.
VERHEYEN M.
VERHULST F.
VERLEENE G.
VERMEIRE A.
VINDEVOGEL A.
WITTAMER P.
LEONARD C.
VAN GOSSUM J.



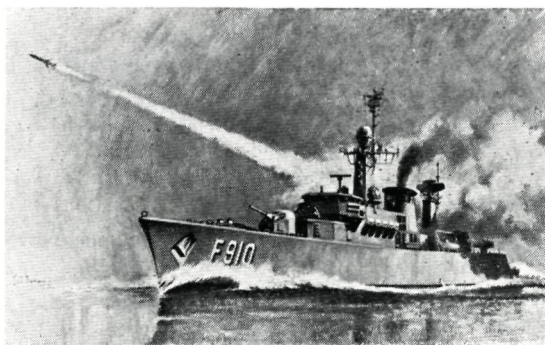
boutique neptunus

neptunus winkeltje

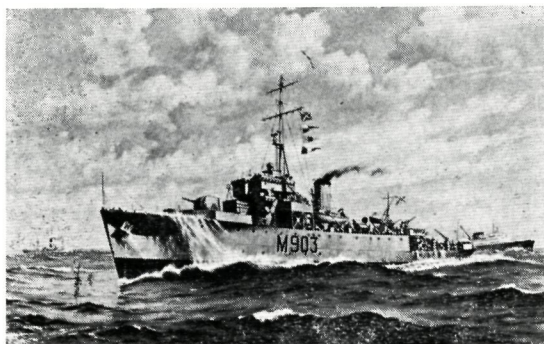
**Commandez
dès à présent
vos cartes de vœux 1978**



**Bestel nu
reeds uw wenskaarten
voor 1978**



La Frégate F910 « WIELINGEN »
De Fregat F910 « WIELINGEN »



M903 « A.F. DUFOUR »
Hoogzeemijnenveger, type Algerine
Dragueur océanique, classe Algerine



K133 « H.M.S. BUTTERCUP »
Corvette armée par la Section Belge de la Royal Navy.
Korvet bemand door de Belgische Sektie van de Royal Navy.

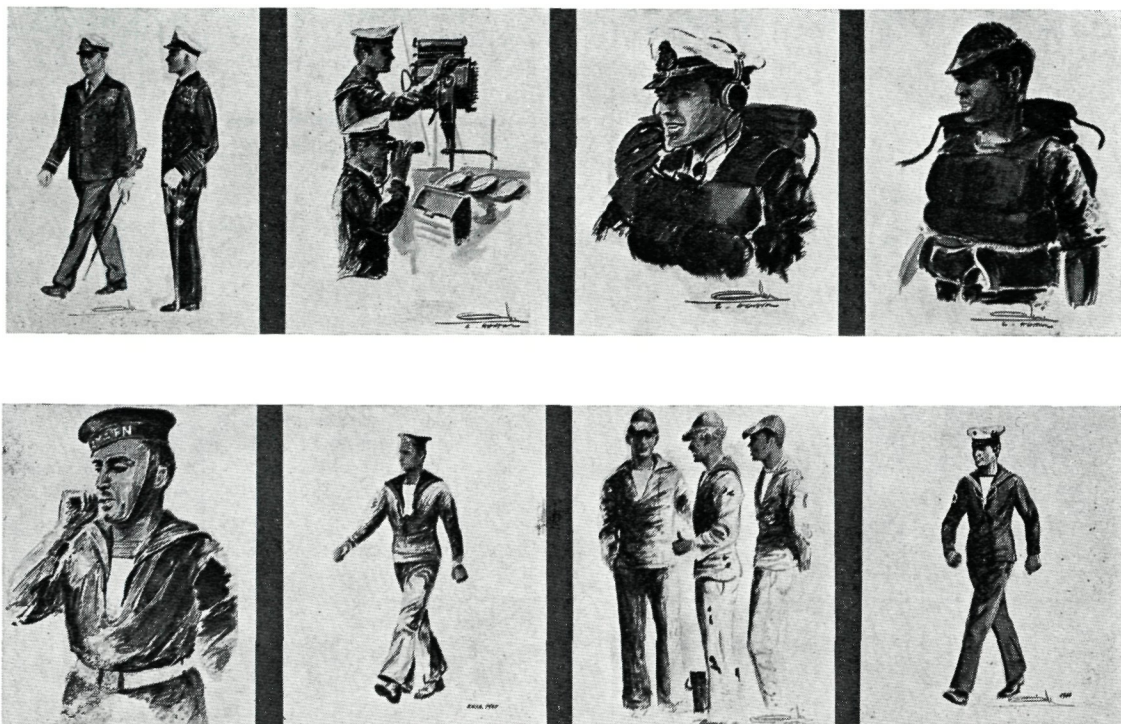
Cette série de trois cartes de vœux, exécutée en quadrichromie, réalisée d'après les peintures de l'artiste Jeffrey C. Bevan, peut être commandée chez Neptunus, au prix de 30,— F, T.V.A. incluse.

Malgré la hausse énorme du prix de papier et des fournitures d'imprimerie, Neptunus peut livrer ces cartes au prix de 30 F la série.

Vu la demande considérable, ces cartes sont réservées exclusivement aux lecteurs de Neptunus. Les enveloppes et encarts de vœux, en quatre langues, sont compris dans le prix.

Deze unieke reeks wenskaarten, uitgevoerd in vierkleurendruk, gemaakt naar de prachtige schilderijen van de marinekunstenaar Jeffrey C. Bevan, zijn verkrijgbaar per reeks van drie aan de som van 30,— F, B.T.W. inbegrepen. Niettegenstaande de steeds maar stijgende papier- en drukkosten, kan Neptunus deze kaarten leveren aan de prijs van 30,— F per reeks.

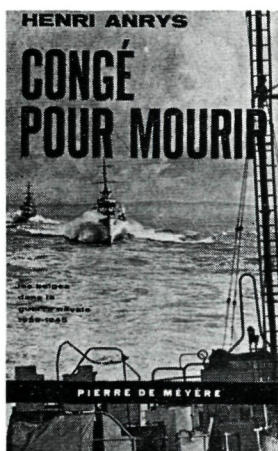
Deze kaarten worden voorbehouden aan de lezers van Neptunus. Bij deze kaarten ontvangt men eveneens de omslagen en een viertalig invoegblad met Kerst- en Nieuwjaarswensen.



Wenskaarten uniformen, in kleur,
per reeks van 8.
Cartes de vœux «Uniformes»,
série de 8.

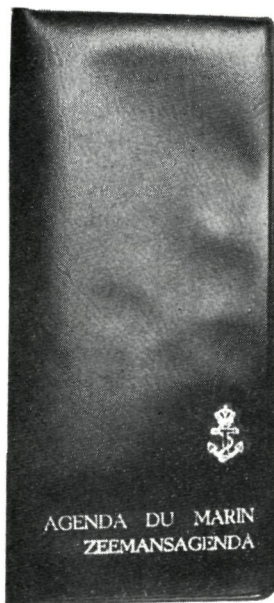
Prix spécial de fin d'année :
3,— F pièce, 20,— F les 8.
Sans enveloppes.

Speciale eindejaarsprijs :
3,— F stuk, 20,— F voor 8.
Zonder omslag geleverd.



CONGÉ POUR MOURIR, door H. Anrys nu ook te
koop bij Neptunus voor de som van 480,— F. Een koop
dat ieder personeelslid vande Zeemacht zou moe-
ten bezitten.

CONGÉ POUR MOURIR, par H. Anrys peut être com-
mandée chez Neptunus, au prix de 480,— F T. V. A.
incluse.



ZEEMANSAGENDA

Dit agenda speciaal ontworpen voor iedereen die belang stelt in de zee, is te verkrijgen bij Neptunus. Naast een uiterst efficiënt kalender, bevat deze agenda diverse interessante platen plus een telefoonrepertorium.

M.a.w. de agenda van de zeeman voor de zeeman. Deze agenda kan U vanaf heden bekomen bij Neptunus door overschrijving van 40,— F. (+ 6,5 F. verzendkosten) op onze bankrekening.

AGENDA DU MARIN

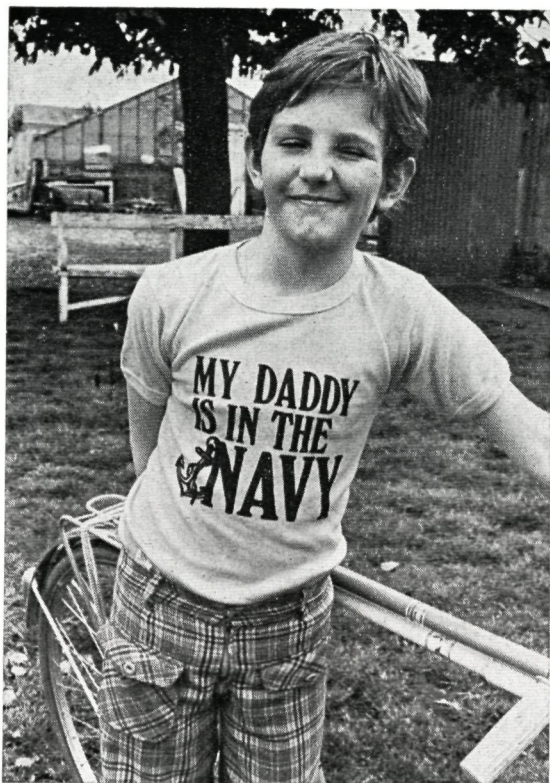
Cet agenda, spécialement conçu pour qui s'intéresse à la mer, peut être obtenu chez Neptunus. A côté d'un calendrier très efficace, cet agenda contient des planches intéressantes.

C'est l'Agenda du Marin pour le Marin ! Cet agenda peut être obtenu moyennant un versement de 40,— F. (+ 6,5 F. frais d'envois) à notre compte en banque.

N I E U W !

-

N O U V E A U !



« MY DADDY IS IN THE NAVY »

« T-SHIRT »

Deze prachtige « T-SHIRT » is slechts te bekomen in één maat : small.

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere combinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 220,— fr., inclusief B.T.W. Verzendingskosten 25,— fr.



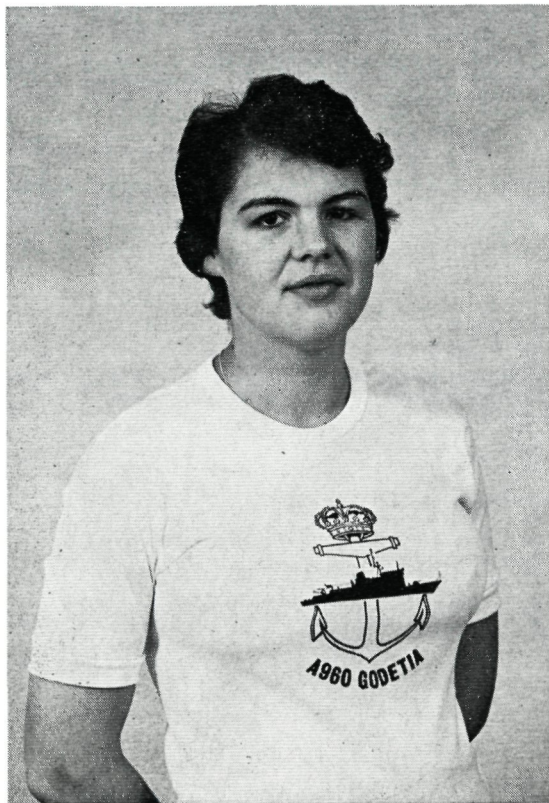
« T-SHIRT »

Cet élégant « T-SHIRT » peut seulement être obtenue en 1 taille : small.

En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont possibles. Prix special de lancement : 220,— fr., T.V.A.incluse. Frais d'expédition : 25,— fr.

Le payment se fait **uniquement** par virement / versement pour compte **473-6090311-30** de Neptunus.

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer **473 - 6090311 - 30** van Neptunus.



Enkel door overschrijving / storting
voor rekening nummer 473-6090311-30
van Neptunus.

Le paiement se fait **uniquement** par
virement / versement pour compte
473-6090311-30 de Neptunus.

NIEUW!

NOUVEAU!

« T-SHIRT » - SCHEPEN

Deze prachtige « T-SHIRT » is te bekomen in drie maten : small,
medium en large met volgende opdrukken :
GODETIA - ZINNIA enz...

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere kombi-
nates mogelijk. Speciale lanceerprijs 220,— fr., inclusief B.T.W.
Verzendingskosten 25,— fr.

Speciale prijs voor de schepen mits bestelling van minimum
20 stuk. Leveringstermijn 3 weken



« T-SHIRT » - BATEAUX

Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenue en 3 tailles : small,
medium et large avec les impressions suivantes au choix :

GODETIA - ZINNIA enz.

En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont
possibles. Prix spécial de lancement : 220,— fr., T.V.A. incluse.
Frais d'expédition : 25,— fr.

Prix spécial pour les unités F.N.

boutique neptunus

N I E U W EEN GOEDKOOP EN TOCH MOOI GESCHENK

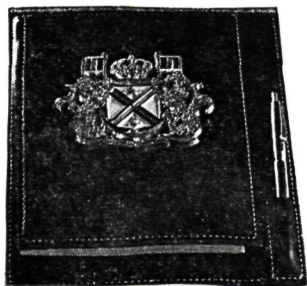
Deze mooie volglazen asbak, voorzien van een drietalig opschrift in zeefdruk kost inderdaad slechts 50 fr., BTW inbegrepen, aan deze prijs kan U hem kopen in het Neptunus-winkeltje. Wenst U hem echter bij U thuis bezorgd, dan dient U 15 fr. portkosten meer te betalen.

Postverzending enkel door overschrijving van 50 + 15 of 65 fr. op bankrekening 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

N O U V E A U . . .

BON MARCHÉ MAIS CEPENDANT BEAU CADEAU

Ce joli cendrier en verre plain, portant une inscription marine trilingue ne coûte que 50 fr., TVA compris, est en vente à la boutique Neptunus. Si vous désirez le recevoir à domicile, il vous suffira de nous faire parvenir un versement de 50 + 15 de frais de port, soit total 65 fr. au compte bancaire 473-6090311-30 de Neptunus, Oostende.



BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir noir ou bleu-marine avec grand écusson coloré Force Navale, stylo à bille et calendrier; format 25 x 19 cm.
Prix: 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leder met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender; formaat 25 x 19 cm.
Prijs: 300 F, inklusief B.T.W., + 25 F portkosten.

Spaar voor de thuis van uw dromen.

NA 3 JAAR SPAREN LEENT DE KB U TIENMAAL
UW GEMIDDELD SPAARBEDRAG OP
«SPAARDERSVOORWAARDEN».

Wie spaart bij de KB kan er ook lenen om te
bouwen of een woning te kopen.

Sparen en lenen gaan bij de KB immers hand
in hand. Vandaar de naam «Combi-Woningspa-
ren»: een combinatie van sparen en lenen.

Voor de nieuwe cliënten effent het na 3 jaar
ongedwongen sparen de weg naar een eigen
haard of naar een tweede woonst. Spaart U al
enige jaren bij de KB, dan kan het misschien
nog vandaag.

Leg vandaag nog de eerste steen voor uw eigen
woning. Loop even binnen in een KB-filiaal. Men
neemt er graag de tijd om U het Combi-Woning-
sparen haarfijn uit te leggen.



KREDIETBANK

'T JACHTHUIS VAN EVERSAM

EVERSAMSTRAAT, 2

STAVELE 057/40 01 28



Gelegen "bachten de kupe" in een
bijzondere rustige omgeving - Speciali-
teit van geroosterde vis- en vleesgerech-
ten op HOUTVUUR — Wild vanaf 28 juli
Tijdens het week-end, tafels voorbehouden A. U. B. — Enig Jachtdecor — Alle dagen open gedurende Juli en Augustus

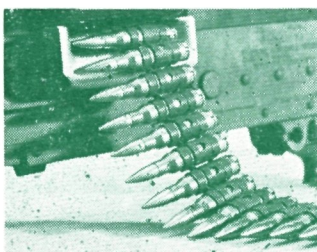
Situé, "bachten de kupe" dans un environnement reposant — Spécialité de grillades, de viande et de poisson, au feu de BOIS
Gibier à partir du 28 JUILLET — Réserver vos tables en week-end — Cadre de chasse unique — OUVERT tout les jours
pendant Juillet et Août



**Pour la première fois, l'armée la mieux équipée
du monde choisit une mitrailleuse fabriquée à l'étranger :**

la M.A.G. FN CAL.7,62 MM

Après deux ans d'essais en laboratoire et sur le terrain, pratiqués sur neuf armes concurrentes pré-sélectionnées, le Département de la Défense des Etats-Unis commande pour équiper ses nouveaux escadrons de chars, des milliers de mitrailleuses M.A.G. FN.



Pourquoi ces succès ?
parce que la M.A.G. est
fabriquée par la Fabrique
Nationale Herstal, un nom
connu dans le monde entier
pour la qualité de ses armes
et munitions, synonyme de
robustesse, précision,
efficacité.

La mitrailleuse M.A.G. FN
est déjà montée sur plus de 20 types
de véhicules blindés et est fort appréciée
en marine et en aéronautique.

95% des pièces qui composent la mitrail-
leuse M.A.G. "Char" coaxiale se retrouvent
dans la mitrailleuse M.A.G. modèle infante-
rie qui est utilisée comme arme automatique
polyvalente dans 60 pays du monde libre.

Division Défense et Sécurité B-4400 Herstal

Fabrique Nationale Herstal s.a.
Bien armée pour bien vous armer



DeBeukelaer
Granola

het nieuwe vollarwekoekje
met echte chocolade



drukken is een zaak
beter drukken in onze zaak

**drukkerij de typo - offset
vuurtoren**

voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. (059) 70.51.32

Nu reeds in uw agenda noteren !!!

A inscrire sur vos tablettes !!! (dès maintenant)

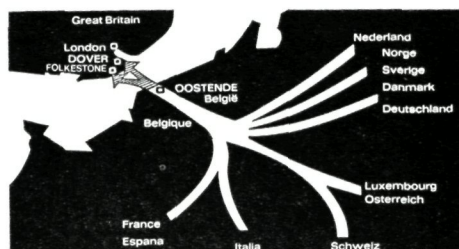
Galabal Zeemacht
Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE — KURSAAL
A OSTENDE — KURSAAL

Op 3 februari 1978
Le 3 février 1978

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannië

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE



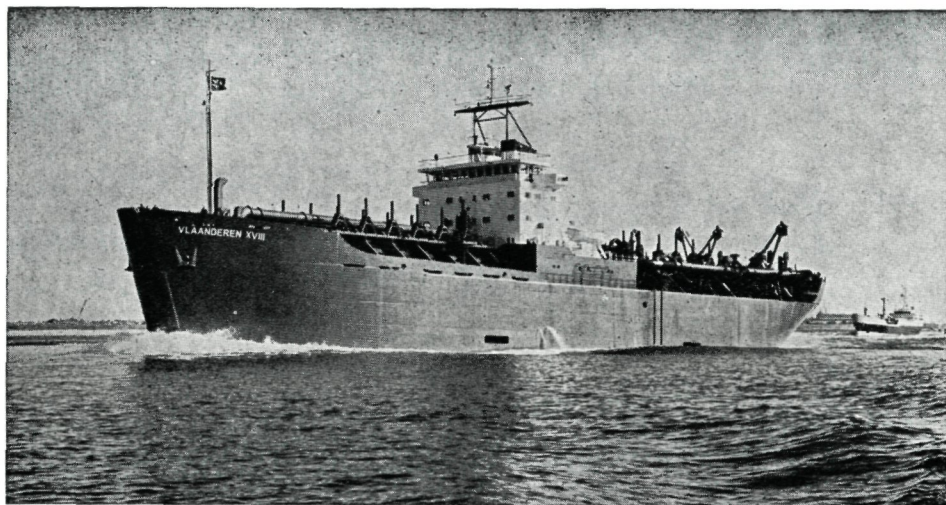
- Van 9 tot 16 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende, Dover of Folkestone.
- Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur:
Reizigers zonder voertuig:
— Shopping trips (48 u.), winter-weekend excursies en nachttourbiljetten.
- Automobilisten:
— Minitours (5 dagen): forfaitaire prijs (gratis vervoer van de wagen).
— 48 u. excursies: 50 % vermindering, zowel voor de heen- als voor de terugreis, op het normaal tarief van de wagen + inzittende(n).

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobiellclubs.
- Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 230.01.80)
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).



DRAGAGE DECLOEDT



VLAANDEREN XVIII — SLEEPHOPPERZUIGER

**FRANKLIN ROOSEVELTLAAN 11
1050 BRUSSEL
Tel. (02) 649.00.63
Telex 24510**

N.V. **BELIARD MURDOCH** S.A.

Alle SCHEEPSHERSTELLINGEN
Toutes REPARATIONS NAVALES

Droogdokken voor schepen van 90.000 tdw.

Cales sèches pour navires de 90.000 tdw.



S C H E E P S B O U W
CONSTRUCTION NAVALE

Coasters, zeesleepboten, baggerboten, hek-
treilers, mijnenvegers enz...

Coasters, remorqueurs de mer, dragues,
chalutiers, dragueurs de mines etc...



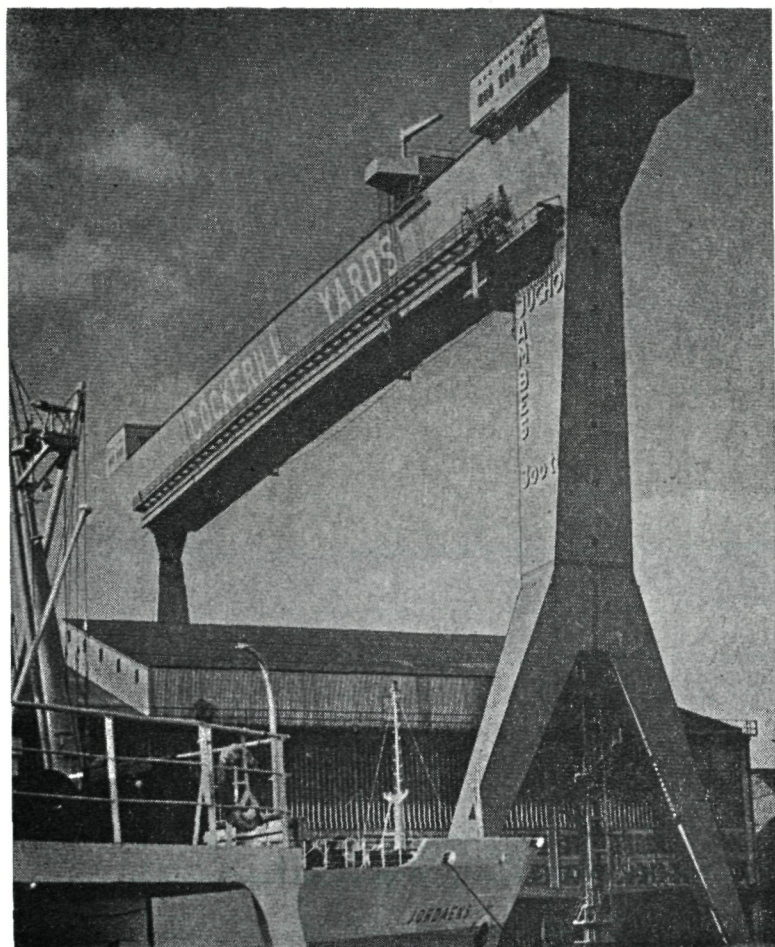
Alle INDUSTRIELE WERKEN
Tous TRAVAUX INDUSTRIELS



ANTWERPEN-OOSTENDE

BOUWEN EN OMBOUWEN
VAN ZEESCHEPEN
TOT 320.000 TDW
ALLE INDUSTRIËLE WERKEN

tel. : 031-27.38.80 (10 l.) — telex : COCHOB B 31.175
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN

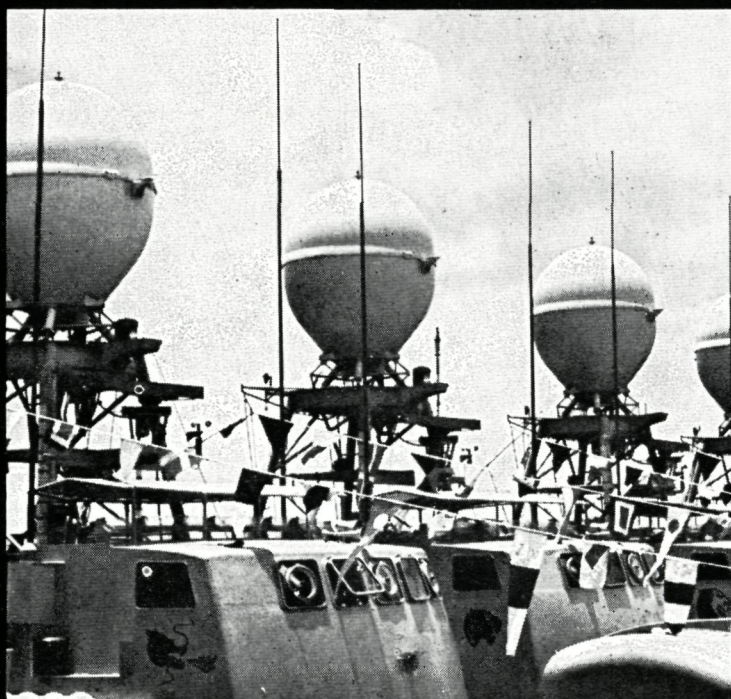


n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN

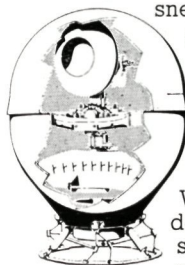
Signaal vuurleidingssystemen

Mini-gevechtssystemen

Kleine schepen even geducht als grote.



Er zijn nu 19 marines die dit mini-gevechtssysteem gebruiken: Signaal's beproefde M20 configuratie. M20 is een snel, veelzijdig, compleet en geïntegreerd gevechtssysteem,

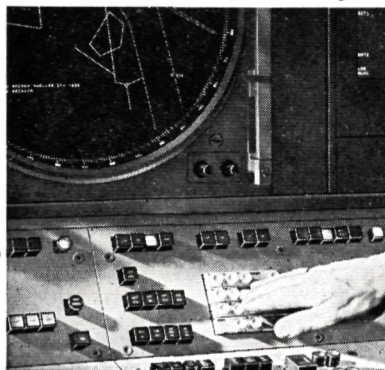


gebaseerd op de speciaal door Signaal ontwikkelde SMR-S micro-min computer. Waardoor zelfs de kleinste schepen beschikken over

lucht-en zeewaarschuwing, tactische gegevensverwerking en effectieve vuurleiding van geschut, geleide wapens en torpedo's.

In grotere schepen kan de M20 worden uitgebreid tot een geïntegreerd waarnemings-, vuurleidings- en commandosysteem, maar ook worden ingezet als een zelfstandige vuurleidingseenheid. Wat de Signaal-

systemen zo betrouwbaar maakt, is de consequente toepassing van de micromin technologie.



Hollandse Signaal-apparaten B.V., Hengelo. Radar-, vuurleidings-, data-verwerkings- en lucht-verkeersleidingssystemen



SIGNAAL

Signaal - alert-snel-accuraat-compact.

BOELWERF

N.V.

TEMSE

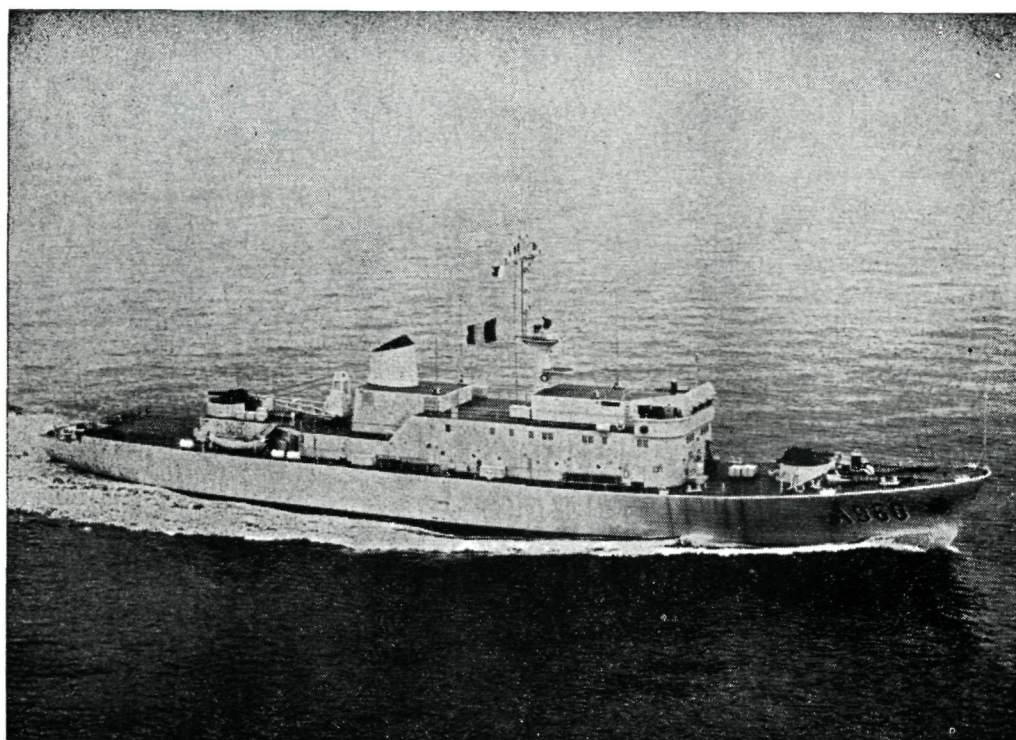
S.A.

Tel. 031 / 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 150.000 ton dw.
Navires de mer jusque 150.000 tonnes dw.

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserijwachtschip « GODETIA », 4 kustmijnenvegers en van twee fregatten.

Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et de deux frégates.



Een snelle carrière...

Naar de hoogste sporten van de
ladder op jonge leeftijd?

Kom dan varen op een van de
moderne schepen van CMB.
Een polyvalente en
expansieve rederij,
die ook actief is in
alle nevensectoren
van de transportindustrie.

Start uw carrière met een
zeevaartloopbaan bij CMB.

De beste waarborg voor een
boeiende en veilige toekomst.

CMB

Persoonlijk aanbieden met zeemansboekje bij de Dienst Varend Personeel, Leopolddok 214,
ANTWERPEN of telefoneren op nr. (031) 41.14.80 toestelnummers 391 of 379.

COTISATIONS D'HONNEUR - ERE-BIJDRAGEN

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
Vice-Admiraal J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht
Divisie Admiraal Duinslaeger, Brussel
Amiral de Division Poskin, Bruxelles
Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef (HON.)
Divisieadmiraal o.r. Lurquin, Oostende
Amiral de Division e.r. Robins, Laeken
Amiral de Division e.r. Petitjean, Dilbeek
Commodore Geluyckens, OTAN
Vereniging Hulpbetoon Zeemacht, vzw
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans, England.
Mad. Vve. P. van Waesberghe, Oostende,
Le Capitaine de Vaisseau Hutse
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse, Auderghem
Le Capitaine de Vaisseau Schlim A., Loppem
CPV BEM e.r. H. Lemaire, Bxl
De Kapitein Ter Zee o.r. De Poorter, Oostende
Le Capitaine de Vaisseau (BEM) ir E. Poulet, Brugge
Le Capitaine de Frégate Leveau, Linkebeek
Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
Le Capitaine de Frégate (R) De Mortier, France
Fregatkapitein (R) Masure, Oostende
Fregatkapitein Herremann, Oostende
Lt-Col (R) Mousty, Hamme-Mille
Fregatkapitein Parisis, Gent
Le Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid
Le Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende
Fregatkapitein (R) Van Avermaet, Durne
Fregatkapitein (R) Willems, Wilrijk
Fregatkapitein (R) de Cooman, Antwerpen
Le Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles
Fregatkapitein (R) Planchar, Antwerpen
Le Capitaine de Frégate (R) Mertens G., France
Le Capitaine de Frégate Ségaert V. Oostende
Lt.-Col. Lange, MII. Attaché, Bxl
CPF Van Gelder, Mechelen
Le Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles
Le Capitaine de Frégate Dumont, Nieuwpoort
Fregatkapitein (R) Verrees, Turnhout
Le Capitaine de Frégate (R) Delgoffe, Schilde
Le Capitaine de Frégate (R) Borgers, Antwerpen
Le Capitaine de Frégate (R) Lenoir, La Hulpe
Le Capitaine de Corvette (R) J. Poulet, Bruxelles
Le Capitaine de Corvette (R) Vynckier, Bruxelles
Majoor (R) Stassyns, Oostende
CPC (R) Maertens de Noordhout, Ch. Tilff
LtKOL (R) Wauters, Temse
Le Capitaine de Corvette (R) Huysman, Bxl
Le Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bxl
Le Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende
Le Capitaine de Corvette (R) Dorsimont, Dilbeek
Korvetkapitein (R) Persoons, Berchem
Le Capitaine de Corvette (R) Velghe, Bxl
1 LV Verheyden, Stene
1LV (R) de Decker de Brandeken, Ohain
1LV e.r. Becquaert, Berchem
1LV (R) Carlier, Keerbergen
1LV Van Laer, Antwerpen
1LV Ghys, Nieuwpoort
1LV (R) Remy, Uccle
1LZ (R) Dr. R. Strumane
LDV (R) de Sloover, Bruxelles
LDV (R) Demoulin, Bxl
LDV Van Der Velde, Wemmel
LDV (R) Rayé, Kraalmere
EDV (R) Horion, Evere
Le Commandant Adrien, Uccle

Le Capitaine Mertens, Uccle
L'aumônier Cuyllits, Uccle
1LV Kaufmann, Bruxelles
Major Thibaut, Shape
2EV (R) Lacroix, Braine-Le-Château
Le Club Prince Albert, Bruxelles
Club Officiers, Oostende
Club Officiers St.-Kruis
Club Officiers Zeebrugge
Verbroedering Royal Navy, Oostende
1MP o.r. Schram A., Eernegem
1MT (R) Pauwels, Langdorp
Damar Verschooten, Oostende
Marine Basis Kallio
Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
Marine Basis St.-Kruis - Bijzondere Diensten
Marine Kadettenkorps, Mechelen
Tabagie Onderofficiers, Conservost
Troepenkantien, Zeebrugge
De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
L'administration communale de Verviers
Gemeentebestuur St.-Truiden
De stad Knokke
L'administration communale de Visé
Het gemeentebestuur van Turnhout
De stad Brugge
Le Baron Kronacker, Antwerpen
Le Comte d'Ursel, Moulbaix
Mme Vve Timmermans, Oostende
Mme Vve Flahaut, Den Haan
Monsieur Cassette, Ath
Monsieur Hosdain, Marcinelle
Monsieur Hamoir, Etterbeek
De Heer Boudens, Oostende
De Heer Verhaeghe, Ixelles
Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Dhondt A., Schaerbeek
Monsieur Geonet, Marcinelle
Monsieur Léonard, Jette
N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A., Antwerpen
De Heer Windey, Steendorp
Monsieur De Keyser, Waterloo
Caddy-Tailors, Oostende
Dr. Verhaeghe, Eeklo
L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende
Les Etablissements Brulé, Schaerbeek
De Heer Glorieux, Spiere
S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha
De Heer Deroot, Gent
De Generale Bankmaatschappij, Brugge
Monsieur Franckx, Forest
Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert
De Heer E. Van Haverbeke, Oostende
De Heer Heynen, Antwerpen
De Heer De State, Ekeren
De Heer Boonen, Wilrijk
Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
De Heer Ingelbrecht, Kapellen
Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
Cockerill Yards Hoboken
De Heer Cools, Brugge
De Heer Deswaene, Ruisbroek
Phoenix Oil Products, Schoten
De Heer Wolf, Oostende
Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
S.P.R.L. Covasa, Bruxelles
Le Chevalier Breydel, Bruxelles
Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons
De Heer Degelder, Leuven
Monsieur Bonnevie J., Oostende
Informar, Bruxelles
Monsieur Verlindé, Jette
De Heer Soetens, Oostende
Hermis Sodales, Oostende
De Heer Grandjean, St.-Niklaas
L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
Club 1MT & Mat COMIENAV, St.-Kruis
Monsieur Lamproye, Bruxelles
Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
Maag Belux, Bruxelles
Monsieur Roulin, Dinant
Monsieur Vanderhoven, Renais
De Heer Hauglustaine, Hasselt
S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
Monsieur De Buck, Bruxelles

Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende
Monsieur Martens, Braine Le Comte
N.V. Kredietbank, Brugge
De Heer Hausman, Oudenaken
De Heer Capens, St.-Niklaas
De Heer Quaghebeur, Oostende
De Heer Decoster, Antwerpen
Le Comte de Lunoit, Bruxelles
De Heer Clarysse, Antwerpen
Marinebasis Oostende, Bijzondere Diensten
De Heer Teugels, A.S.L.K. Oostende
De Heer Elslander, Pulle
De Heer De Baere, Aalst
De Heer Rasschaert, Den Haag, Nederland
De Heer De Schoenmaeker, Leuven
De Heer Delsarte, Fontaine-l'Évêque
Monsieur Delrez, Verviers
Monsieur Dzielcharek, Dampremy
Monsieur Carly, Bruxelles
Monsieur Rombout, Bruxelles
Monsieur Dr. Houard, Seraing
Monsieur Van Den Bergh, Bruxelles
Monsieur Aubinet, Grivignee
De Heer Van den Bulck, Antwerpen
De Heer Van Belle, Meerbeke
Mevrouw Van Winnendaal, Kortenberg
Monsieur de Brabant, Bxl
Monsieur Marique, Couillet
Monsieur D'Hoogh, Bxl
De Heer Naudts, Oostakker
De Heer Baeyens, Knokke
De Heer Pierlins, Lichtaart
De Heer Soetens, Oostende
Cercle Nautique F.Aé, Bxl
Marine Kadettenkorps Antwerpen
Monsieur Van Den Bossche, Bruxelles
De Heer Van Acker, Merksem
De Heer Van Gelder, Borgerhout
Monsieur Mathy, Liège
De Heer Lenaert, Wezenbeek-Oppeem
Accc, Monsieur Van delft, Drogenbos
De Heer Stevens, Buizingen
Mej. M.M., Bredene
Monsieur Werlon, Ottignies
Monsieur Mathot, Hofstade
De Heer Van Damme P., Brugge
De Heer Billiet, Roesselaere
De Heer Dingenen, Antwerpen
De Heer Ribbink, Nederland
De Heer Schalbroeck, Merksem
De Heer Cleemput, Gentbrugge
De Heer Cooman, Durne
Monsieur Le Tellier, Wemmel
Oosterputten Halewyck, Oostende
Monsieur Mey, Mouscron
De Heer Janssens, Merksem
Publigratie, Middelkerke
Dr. Adam, Bruxelles
Monsieur Van de Velde, Bruxelles
Chevalier van Haver, Bruxelles
Monsieur Strijp, Bruxelles
De Heer De Jaeger, St. Amandsberg
Monsieur Deville, Montzen
Monsieur Bribosia, Bruxelles
De Heer Demey, De Haan
Buboo Maritieme Sektie, Oostende
Monsieur Guyaux, Horrues
EDV (R) Dubois, De Pinte
Baron de Bethune-Sully, Bruxelles
Baron Y. de Brouwer, Bruxelles
L'Administration Communale de Charleroi
Mevrouw Van Winnendaal, Brussel
Yacht Club Nieuwpoort, Antwerpen
Ver. Oudgedienden ZM, Grobbendonk
Melle Van Onsen, Bruxelles
De heer Van Huffel, Gent
De heer Peeraer, Mechelen
De heer Michielsens, Schoten
Monsieur Bojars, Braine l'Alleud
De heer Dezeure, Poelkapelle
Monsieur Lebegue, Oostende
De heer De Schepper, Hoboken
De heer Cleemput, Gentbrugge
De heer Van Papeghem, Herent

Afgesloten op datum van 16 november 1977
Clôture à la date du 16 novembre 1977

de zeemacht werft aan !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autre mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

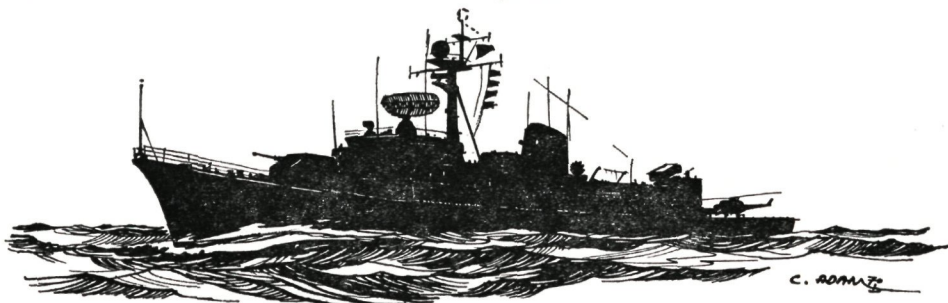
la force navale recrute !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC
MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linierégimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

En semaine, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 17 h.

Op weekdagen van 9 u. tot 12 u. en van 14 u. tot 17 u.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
Hoofdredakteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortstwg 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

25e jaargang - neptunus 1977-78 - 25e année

25° jaargang nr. 168

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus
boite postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per
nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.
(ère - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —
politiek en confessionneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 à oostende — in belgië gedrukt bij druk « de vuurtoren » tel. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 te oostende

Copyright 1977 by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent